SPORT-JAHRES-MEISTER
NR. 4 — 14. JAHRGANG

Gerhard Bahr

WELT-Motor-Meister 1962

Horst Rotermundt-Nürnberg

bester Einzelfahrer aller Klassen bei der XXXVII. Internationalen 6-Tage-Fahrt

Motorrad-, Sport- und Rennwagenklassen

Postverlagsort
Nürnberg J 3972 F
10. Dezember 1962

Preis: DM 1.- · Schweiz: sfrs. 1.- · Österreich: ö. S. 8.- · Italien: Lire 200 · Schweden: skr. 2.- · Holland: hfl. 1.-

Ewy Rosqvist und Ursula Wirth-Schweden gewinnen die schwere Argentinien-Rallye

Das „WETT"-Rennen von Monza

Am 2. Dezember 1962 trafen sich im Autodromo von Monza, nahe Mailand, die beiden feindlichen Parteien zur Austragung einer Wette, die sie im Verlauf des Streites um die Ordnungsmäßigkeit des Hubraumes bei Formel-Junior-Rennwagen während der Rennsaison 1962 in den späten Herbsttagen eingegangen waren. (Siehe auch unser Leitartikel auf Seite 4). Der deutsche Motorjournalist Richard von Frankenberg hatte in seiner Zeitschrift „Das Auto, Motor und Sport" das englische Lotus-Team und speziell dessen Konstrukteur und Rennleiter Colin Chapman aufgefordert, in einem Rennen gegen die Uhr zu beweisen, daß seine Verdächtigung, die Lotus-Formel-Junior-Rennwagen des Werks-Team seien 1962 mit größeren als den erlaubten Motoren gefahren, zu Unrecht bestünde. Colin Chapman reagierte auf die keineswegs beweiskräftige Unterstellung eines unehrenhaften sportlichen bzw. techni-Betruges mit einer 1000-Pfund-Wette, daß ein Lotus-Rennwagen der Junior-Formel mit einem von offiziellen technischen Kommissaren nachgemessenen 1100-ccm-Motor dieselben Zeiten fahren würde wie der siegreiche, unwahrscheinlich schnelle Lotus-Wagen beim Lotterie-Rennen von Monza im Sommer dieses Jahres. Richard v. Frankenberg, bzw. die deutsche Fachzeitschrift, nahmen nolens volens diese Wette an. Der junge englische Rennfahrer Peter Arundell, Sieger des Lotteriepreises vom Juni, war dazu ausersehen, den Lotus zu fahren, der auf zumindest 182,604 km/h Gesamtdurchschnitt über eine Distanz von 30 Runden = 172,5 km kommen mußte, um die Unhaltbarkeit der deutschen Anklage aufzuzeigen.

Von der gesamten interessierten Motorsport-Welt mit Spannung verfolgt und unter den Augen der Fachwelt wie der zahlreich erschienenen Zuschauer, nahm Peter Arundell mit dem glänzend zurechtgemachten Lotus-Cosworth-Ford den Kampf um die Rehabilitierung seiner Marke und des englischen Prestiges auf. Bei strahlendem Sonnenschein drehte der Lotus-Fahrer in unwahrscheinlicher Geschwindigkeit seine Runden. Als ihm nach 30 Minuten die Zielflagge gezeigt wurde, hatte er in 55.48,7 Minuten Fahrzeit einen Gesamtdurchschnitt von 185,445 km/h erzielt, bei einer schnellsten Runde von 1.50,4 Minuten oder 187,500 km/h. Doch nicht genug damit: zum Abschluß drehte der englische Lotus-F.J.-Spitzenfahrer mit 1.49,8 Minuten „außer Konkurrenz" noch eine neue Rekordrunde von 188,525 km/h, um damit zu demonstrieren, zu welcher Leistung die 1100er-Motoren in den Lotus-Wagen befähigt sind, und daß kein größerer als der erlaubte ohne Hubraum zur Leistungssteigerung herangezogen zu werden braucht. Richard v. Frankenberg und „Das Auto, Motor und Sport" konnten nicht anders, als Colin Chapman, Peter Arundell sowie Lotus zum Gewinn der Wette zu gratulieren. Ihre Behauptung, die Engländer seien mit größeren, z. T. auf 1450 ccm Hubraum gebrachten Formel-Junior-Rennwagen bei vielen Rennen der Saison gefahren und hätten damit die Motorsportwelt um die Ehrlichkeit im rennsportlichen Wettkampf betrogen, ist — zumindest von englischer Seite und auf diese unübliche Weise des Wettefahren um Recht oder Unrecht — ad absurdum geführt worden.

Peter Arundell, strahlender „Sieger gegen die Uhr", wird von Richard von Frankenberg, der sich in langen Jahren selbst alle Rennpisten-Künste zu eigen machte, herzlichst gratuliert. Aufrichtige Sorge um die Sauberkeit im Motorsport haben wohl v. Frankenberg bewogen, „heiße Eisen" anzupacken.

Wenn es den internationalen und nationalen Motorsport - Verantwortlichen ebenso um untadelige Sauberkeit geht, gibt es dafür ein sehr einfaches und wirksames Mittel: unseren Vorschlag auf Seite 4 ernsthaft zu studieren und durch verbindliches Reglement wirksam werden zu lassen!

Als unbestechliches Instrument wurde für die Zeitnahme die bei vielen Olympischen Spielen international erprobte OMEGA-Zeitmessung, welche vollautomatisch arbeitet, verwandt. Unser Bild zeigt einen OMEGA-Ingenieur der Schweizer Uhrenfabrik.

Peter Arundell erreichte mit dem 1100-ccm-Lotos einen km/h-Schnitt von 185,525 für die 30 Runden, außer Konkurrenz sogar eine schnellste Runde von 188,525!

Motorsport in der Vertrauens-Krise

Das Motorsportjahr 1962 schloß mit einem Skandal; anders kann man die zur Genüge bekannt gewordene Formel-Junior-Affäre nicht bezeichnen. Nur hat der Skandal andere und viel weitergehende Tragweiten, als in dem Streit zwischen dem deutschen Motorjournalisten Richard von Frankenberg beziehungsweise seiner Zeitschrift „Das Auto, Motor und Sport" und den persönlich wegen Betruges am Sportgesetz beschuldigten Fahrern aus Deutschland, Österreich und England offensichtlich zum Ausdruck kommt. Im Grunde genommen geht es seit den Auslassungen des deutschen Journalisten in der deutschen Fachzeitschrift nicht so sehr um die Frage, ob in der Formel-Junior bei zahlreichen deutschen und auch internationalen Rennen mit hubraummäßig zu großen Motoren geschwindelt wurde oder nicht, sondern um die Aufhellung eines Zwielichtes, in das der Motorsport durch Gerüchte, Beschuldigungen, Boxengeflüster, Andeutungen in Presse-Artikeln immer mehr hineingerückt worden ist. Die an die große Öffentlichkeit gebrachte Junior-Affäre hat lediglich den letzten Schlagschatten in das diffuse Bild gebracht, das einen Motorsport auf den untersten wie obersten Rängen zeichnet, bei dem die klaren Linien einer sportlich-technischen Auseinandersetzung der Konkurrenten auf der Grundlage ehrlicher und fairer Befolgung der Wettbewerbsregeln zum Verschwimmen gebracht worden sind. Es geht ganz einfach um das die Motorsport-Fachwelt, die interessierte Öffentlichkeit und nicht zuletzt die aktiven Fahrer und Werke stark bewegende Anliegen, ob man den in Wettbewerben sichtbaren Geschehnissen die Echtheit ihrer Darstellung glauben kann oder ob Schauspiele vorgeführt werden, die hie und da und allzu oft die wirklichen Kräfteverhältnisse, die wahren Stärken und Schwächen der Konkurrenten überdecken oder zu verdunkeln versuchen. Die Glaubwürdigkeit des Motorsportes ist in Gefahr, die Vertrauenskrise liegt in der Luft, sie ist seit den ereignisreichen, die Atmosphäre vergiftenden Herbsttagen virulent geworden.

Der Motorsport ist eine Sportart, in der die Leistung des Menschen mit der einer Maschine gekoppelt wird. Das ist etwas ganz anderes als etwa die Sportbetätigung des Menschen ohne Gerät, mit einem „toten" Gerät oder zusammen mit Tieren. Die physischen und auch psychischen Leistungsgrenzen des Sportlers sind in etwa bekannt und durch unverrückbare Bestleistungen umrissen, das Tier, also z. B. das Pferd, hat ebenfalls seine ungefähr bekannten Leistungsgrenzen. Zwar ist bekannt, daß sowohl beim Menschen als auch beim Tier, wenn sie um irgend ein Prestige willen im Sport zu kämpfen haben, Dopp-Versuche und Kräfte-Mobilisationen durch Putsch-Mittel vorgenommen werden, beim Menschen auch psychologische Aufpeitschungen zu anormalen Leistungsexzessen. Aber dieser Schwindel gegen das sportliche Reglement und gegen die Ethik des sportlichen Leistungsvergleiches unter normalen Voraussetzungen hat nur kurze Beine. Kenntnisse und Erfahrungen über die äußerst mögliche Leistungsabgabe und der früher oder später erfolgende Zusammenbruch der Überzüchteten bringen die Unfairness und die betrügerischen Absichten schnell an den Tag. Im Motorsport bietet sich der Mensch zwar kaum zu solchen Praktiken der bewußten und unehrlichen Leistungsveränderung an, aber die Maschine ist das stillschweigende Objekt, an dem sich der allzu ehrgeizige wie der im Trüben fischende Wille zur Umgehung einer gesetzlichen Ordnung auslassen kann. Es ist hier nicht der Raum, all die vielen Möglichkeiten zur Umgehung der technischen Richtlinien der Sportgesetze aufzuzeigen, wie sie tatsächlich immer schon vorgekommen sind und — solange es Maschinensport geben wird — auch weiterhin ins Auge gefaßt und durchgeführt werden. Wer sich im Motorsport mitten im Getümmel der Konkurrenten bewegt, kennt die Vielzahl der grassierenden Verdächtigungen, der angestrengten und stattgegebenen Proteste, der laufend begangenen kleinen und großen Sünden wider das Reglement und die sportliche Fairness. Hie und da erfährt man durch ein Sportgerichtsverfahren, eine Suspendierung oder gar eine Disqualifizierung, daß unreelle „Sachen" vorgekommen sind. Aber der ganze Schwindel glostet doch mehr oder minder verhüllt unter der Decke, und er ist jetzt nur durch den monströsen Fall der Formel-Junior-Betrugs-Affäre endlich zum Tageslicht der schon lange argwöhnenden Sportöffentlichkeit durchgebrochen. Sie aber ist es, die jetzt das Recht der Auflehnung gegen alle solche Arten der Irreführung ihres Glaubens an die Sauberkeit und Ehrlichkeit im Motorsport in sich fühlt, denn schließlich ist diese Öffentlichkeit, die durch ihr Interesse, durch ihre Begeisterung und damit last not least durch ihren Obulus an den Rennstrecken und Motorsport-Arenen dieser Sportart eine seiner wichtigsten Lebensgrundlagen bietet.

Erstes Erfordernis im Motorsport ist es also, die Basis eines echten und ehrlichen Leistungsvergleiches und damit eine Vertrauensgrundlage zu schaffen, daß die Konkurrenten mit den gleichen Waffen und unter den garantiert eingehaltenen Bedingungen der Sportgesetze kämpfen, daß also die Resultate einen echten und ehrlichen Aussagewert haben. Beste Voraussetzung für die Kontrolle der Sauberkeit im Motorsport bietet in jedem Fall die technische Abnahme der Sportfahrzeuge, wie sie schon immer durchgeführt wird. Nur ist nach all dem Geschehenen endlich eine noch straffere Handhabung der technischen Überprüfung der Sportfahrzeuge unumgänglich. Motorsport, d. h. Maschinensport, hat im höheren Sinne eigentlich nur seine Berechtigung, wenn neben der menschlichen Substanz die technische Seite genau so hoch bewertet und damit aufschlußreich für alle Öffentlichkeit in den Vordergrund gerückt wird. Dazu ist es aber notwendig, daß die technische Abnahme der Sportfahrzeuge vor und nach den Wettbewerben mit einer wesentlich umfassenderen und ins Einzelne gehenden Untersuchung derjenigen Teile, Maße und Gewichte etc. vorgenommen wird, die im Reglement als unverrückbare Größen festgelegt sind und die deswegen vor allem zur Vornahme von Reglementwidrigkeiten verleiten.

Es wäre also für den zukünftigen Motorsport und seine Glaubwürdigkeit eines echten, ehrlichen und fairen Leistungsvergleiches von größtem Nutzen, wenn bei jedem wichtigen Wettbewerb — und welcher ist das für den einzelnen Fahrer, für ein konkurrierendes Werk oder für den zahlenden Zuschauer nicht? — nach einer sorgfältigen Vorabnahme vor dem Kampf

obligatorisch die siegreichen Fahrzeuge einer eingehenden Kontrolle und Nachmessung

nach dem Rennen unterzogen würden. Bis zum Ablauf der Protestfrist stehen diese siegreichen Motorräder oder Wagen sowieso im Parc fermé. Ihre sich damit schon eo ipso ergebende Anwesenheit, die ja von den Funktionären kommandiert und auf die zur peinlichen Durchführung der Untersuchung benötigte Zeit ausgedehnt werden kann, bietet in jedem Fall die Möglichkeit zu einer abschließenden, umfassenden technischen Überprüfung. Das Kommuniqué oder Bulletin der technischen Kommissare darüber müßte nun — und das erscheint uns ein wesentlicher Punkt in der ganzen geforderten Aktivierung der technischen Kontrollen zu sein — zusammen mit den Wettbewerbs-Ergebnissen der Presse und damit der Öffentlichung vorgelegt werden. Damit wäre nicht nur ein umfassender Überblick über die menschlich-sportliche, sondern auch über die technische Seite des betreffenden Wettbewerbs gegeben und die Tatsachen, die technischen bzw. mechanischen Grundlagen zum Erfolg, würden klar auf der Hand liegen. So wäre jeglichem Geschwätz über Betrug und Schwindelei von vorneherein der Nährboden des Zweifels entzogen, die Verdächtigungen unter den Konkurrenten blieben erspart und die Motorsportwelt wüßte, daß sie es mit einer nach bestem Wissen und Vermögen anständig durchgeführten Sportdisziplin zu tun gehabt hatte und immer haben wird. Man kann nur zutiefst bedauern, daß bei den diesjährigen Rennen, wo sich angeblich die Schwindeleien in der Junior-Formel ereignet haben sollen, die technische Endabnahme eine peinlich genaue Kontrolle und Nachmessung der Siegerwagen nicht vorgenommen hat, weil das bekanntlich bis jetzt wenig oder gar nicht üblich ist und nur auf Protest eines Konkurrenten hin erfolgt. Bei diesen Rennen wurde jedoch von keiner Seite ein Protest gegen die nachher verdächtigten Wagen und ihre Fahrer eingeleitet, also fehlen bis heute alle einwandfreien Beweise eines Vergehens gegen die Sportgesetze und gegenüber dem Vertrauen der Sportöffentlichkeit. Im Raume hängen aber weiterhin die Beschuldigungen, Verdächtigungen und Anklagen, die Widerrufe, Dementis, Verdrehungen und nachträglichen Alibis.

Die Ingangbringung der Junior-Affäre durch Richard von Frankenberg und seine Fachzeitschrift hat bis jetzt gar nichts zur Abwendung des Dilemmas der ungenügenden Kontrolle sportlich-technischer Anständigkeit beigetragen, auch nicht durch die Wette-Fahrt in Monza, so gekonnt der Engländer Chapman für seinen Teil die massiven und nahezu generellen Anschuldigungen des deutschen Widerparts gegen das britische Fairness-Prestige im Wagenrennsport auslöschte. Und auch auf deutscher Seite hat das Sportgericht den angeklagten Fahrer Kurt Ahrens jr. zumindest mangels Beweisen von dem Verdacht des Sportbetruges freisprechen müssen, weil effektiv weder sein eigener noch irgendein anderer Formel-Junior-Wagen mit zu großem Motor „erwischt" worden ist. Was also bleibt, ist der aufgewirbelte Staub über einem Skandal, der objektiv wieder zu einem Nichts zusammengeschrumpft ist, der aber subjektiv die Krise des Vertrauens in den Motorsport weiter nährt. Zumindest solange, bis endlich vor aller Welt sichtbar gemacht wird, daß kein Motorsportler sich mehr Vorteile aus seiner Maschine verschafft oder verschaffen kann, als ihm die technischen Richtlinien der Sportgesetze und die sich daraus ergebenden konstruktiven und technisch-mechanischen Möglichkeiten gestatten. Deshalb — Kontrolle der bestplazierten Sportfahrzeuge tut not, die Menschen dahinter müssen dann der Ehrlichkeit im Motorsport alle Ehre antun; um ihrer selbst willen!

Wichtige Motorsport-Termine 1963

Automobil-Weltmeisterschaft Formel I

25./26.	5.	Großer Preis von Europa in Monte Carlo
9.	6.	Großer Preis von Belgien in Francorchamps
23.	6.	Großer Preis von Holland in Zandvoort
30.	6.	Großer Preis von Frankreich
20.	7.	Großer Preis von England
4.	8.	Großer Preis von Deutschland, Nürburgring
8.	9.	Großer Preis von Italien, Monza
6.	10.	Großer Preis von USA
28.	12.	Großer Preis von Südafrika

Welt-Trophäe der Proto-Typen

22./23.	3.	12 Stunden von Sebring (USA)
15.	4.	6-Stundenrennen von Monza (Italien)
5.	5.	Targa Florio, Sizilien
19.	5.	ADAC 1000-km-Rennen, Nürburgring
15./16.	6.	24 Stunden von Le Mans (Frankreich)

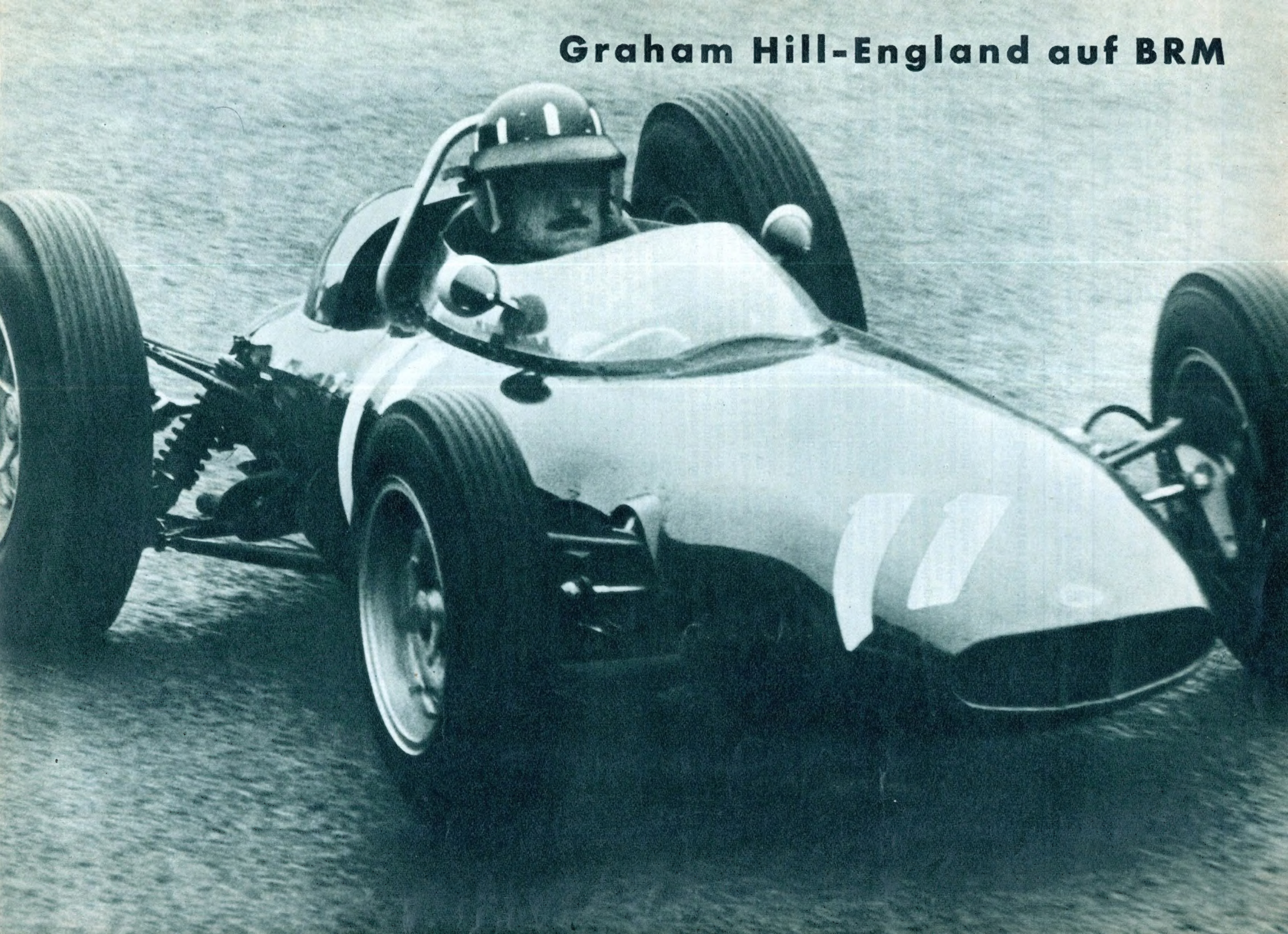
Europa-Bergmeisterschaft

9.	6.	AvD-Roßfeld-Bergrennen (Deutschland)
23.	6.	Bergrennen am Mont Ventoux (Frankreich)
14.	7.	Bergrennen von Trento-Bondone (Italien)
28.	7.	Bergrennen Cesana-Sestrières (Italien)
11.	8.	Großer Bergpreis am Schauinsland (Deutschland)
24./25.	8.	Großer Bergpreis der Schweiz
8.	9.	Gaisberg-Rennen (Österreich)

Internationale Markenmeisterschaft für G-T.-Wagen

I = Klasse bis 1000 ccm
II = Klasse bis 2000 ccm
III = Klasse über 2000 ccm

17.	2.	Daytona-Beach, USA (II und III)
22./23.	3.	12 Stunden von Sebring (I, II und III)
15.	4.	6 Stunden von Monza, Italien (II und III)
1.	5.	Gardasee-Rennen, Italien (I)
5.	5.	Targa Florio, Sizilien (II und III)
12.	5.	Coupe von Spa, Belgien (II und III)
19.	5.	ADAC 1000-km-Rennen, Nürburgring (II und III)
9.	6.	AvD-Roßfeld-Bergrennen, Deutschland (II)
15./16.	6.	24 Stunden von Le Mans, Frankreich (II und III)
30.	6.	Großer Lotterie-Preis von Monza, Italien (I)
4.- 7.	7.	Deutschland-Rallye (I, II und III)
7.	7.	Trophäe der Auvergne, Frankreich (I, II und III)
11.	8.	Großer Bergpreis von Deutschland, Freiburg (I und III)
18.	8.	Pokal von Enna, Italien (I)
24.	8.	Tourist Trophy in England (II und III)
1.	9.	ADAC 500-km-Rennen, Nürburgring (I)
8.	9.	Pokal Inter-Europa, Italien (II und III)
14./15.	9.	Rennen von Bridgehampton, USA (I, II und III)
14.-22.	9.	Tour de France (I, II und III)
6.	10.	AvD-Hockenheimring-Rennen (I)
20.	10.	1000 km von Paris (II und III)


Graham Hill-England auf BRM

Europa-Bergmeister

Endstand nach 7 durchgeführten Läufen:

1. **Ludovico Scarfiotti**	Italien	Ferrari	42	Punkte
2. Heini Walter	Schweiz	Porsche	33	„
3. Sepp Greger	Deutschland	Porsche	30	„
4. Hermann Müller	Schweiz	Porsche	16	„
5. Charles Vögele	Schweiz	Lotus	8	„
6. Herbert Müller	Schweiz	Porsche	8	„
7. Dr. Harry Zweifel	Schweiz	Lotus	7	„

Ludovico Scarfiotti auf V 6-Zylinder-Ferrari unterbricht Porsche-Siegesfolge am Berg

Der erste Europa-Bergmeister nach dem 2. Weltkrieg hieß Willy Peter Daetwyler. Er siegte 1957 auf einem 2-Liter-Maserati. Ihm folgte 1958 der unvergessene Graf Berghe von Trips, der damals auf Porsche zum Bergmeistertitel vor dem Schweden Joakim Bonnier auf Borgward und Hans Herrmann auf Porsche kam. Graf Trips leitete die Erfolgsserie der deutschen Porsche-Sportwagen in diesem Berg-Championat ein. 1959 kam Edgar Barth vor seinen Markengefährten Walter (Schweiz), Vogel (Österreich) und Seidel (Deutschland) zum Sieg, und es waren ausschließlich Porschewagen, die sich in diese vier ersten Plätze teilten. 1960 gelang es dem Schweizer Heini Walter zum erstenmal, die Meisterschaftsrunde der Sprinter am Berg für sich zu entscheiden. Auch er, wie der Zweite, Sepp Greger (Deutschland) auf dem Porsche RSK, während der Italiener Boffa auf Maserati den 3. Rang belegte. 1961 endete das Berg-Championat in derselben Reihenfolge wie im Vorjahr: Heini Walter, der Schweizer, war zum zweiten Male Europa-Bergmeister und Sepp Greger Vizeeuropameister. Wieder hatten die Porsche-RSK sämtliche Gegner auf die Plätze verwiesen, diesmal den Cooper-Maserati des Italieners Giani Balzarini auf den 3. Platz. Was Wunder, daß man für 1962 wieder mit einem Porsche-Erfolg, eventuell sogar mit dem „hat trick" des Schweizer Bergkönigs Walter rechnete.

Es kam jedoch anders als gedacht. Heini Walter machte zwar beim 1. Wertungslauf am 3. Juni am Col de la Faucille (Frankreich) seinem Namen als zweifacher Europa-Bergmeister alle Ehre und siegte mit seinem Porsche vor dem Schweizer Ferrari-Fahrer Dr. Harry Zweifel. Aber bereits beim 2. Lauf, am 10. Juni bei dem Fornovo-Monte-Cassio-Bergrennen bei Parma in Italien, erschien der große Widersacher der Porsche-Fahrer: Ludovico Scarfiotti! Er setzte den neuen 2-Liter-V6-Zylinder-Farrari-Sportwagen gegen die Porsche-RSK, -Spyder und -Carrera ein und holte sich in seiner Heimat den ersten Sieg vor Heini Walter. Auch am Mont Ventoux in Frankreich am 17. Juni war Scarfiotti mit seinem Ferrari nicht zu schlagen. Für Porsche bedeutete der Einbruch des Ferrari in die ureigenste Domäne höchste Alarmstufe. In der Folgezeit gab das Zuffenhausener Werk dem Schweizer Titelverteidiger den neuen 2-Liter-Achtzylinder-Boxer von gut 210 PS Leistung, damit er, aber auch Sepp Greger sowie Edgar Barth, dem Italiener endlich die Zähne zeigen konnten. Doch Scarfiotti ließ sich nicht beirren. Selbst auf der ihm unbekannten Schauinsland-Bergstrecke bei Freiburg siegte am 22. Juli der plötzlich ins Rampenlicht gerückte Scarfiotti gegen die Porsche-Armada, nachdem er schon das Bergrennen am Monte Bondone in Italien am 8. Juli gegen Europameister Walter gewonnen hatte. Mit vier Siegen in vier aufeinander folgenden Rennen konnte der Ferrari-Fahrer es sich leisten, beim Schweizer Bergrennen in Ollon-Villars am 26. August nur Zweiter zu werden. Hierzu muß allerdings gesagt werden, daß der Münchner Sepp Greger, von seiner vorjährigen Sturzverletzungen wiedergenesen, zu einer fabelhaften Form aufgelaufen war und mit seinem 1700-ccm-Vierzylinder-Porsche-RSK selbst Scarfiotti und dessen 200 PS starkem Ferrari keine Gewinnchance beließ. Greger holte sich gleich noch den 2. Sieg, und zwar beim letzten Wertungslauf der Saison am 9. September am Gaisberg in Österreich. Aber zu diesem Rennen war Ludovico Scarfiotti nicht mehr erschienen. Seine vier Siege und der 2. Platz reichten ihm zum Gewinn des Europameister-Titels 1962 in der Berg-Wertung der Sport- und Gran-Tourismo-Wagen. So hatte also die Porsche-Vorherrschaft in dieser Disziplin nach vierjähriger Dauer eine unerwartete Unterbrechung erfahren. Heini Walter aus der Schweiz belegte einen ehrenvollen zweiten Platz vor Sepp Greger und den vier Schweizern Hermann Müller, Charles Vögele, Herbert Müller und Dr. Harry Zweifel.

Abschließend darf man zur Europa-Bergmeisterschaft der Wagen sagen, daß das Erscheinen echter Werkswagen diesem Wettbewerb viel von seiner sportlich-idealen Charakteristik genommen hat. Die Entscheidungen verblieben bei den wenigen mit Werkswagen oder Werksmotoren ausgerüsteten Favoriten, die Privatfahrer dagegen, für die eigentlich diese Bergmeisterschaft reserviert bleiben sollte, gingen leer aus. Am Nachlassen der Beteiligung, am Fehlen vieler Amateure-Sportfahrer auf privaten Sport- oder G.T.-Wagen konnte man ersehen, daß der Eingriff der Werke in das Geschehen wenig segensreich war. Hoffentlich bringt das kommende Jahr mit einer anderen Ausschreibung, die z. B. auch Formel-Junior-Rennwagen die Teilnahme in der Wertung erlaubt, eine Neubelebung des Geschehens in der Europa-Bergmeisterschaft und eine vielzählige, bunt gemischte Schar von Startern aus vielen Ländern. Hervorgehoben werden muß nur noch, in welch hohem Maß gerade Schweizer Fahrer Anteil an diesem Berg-Championat nehmen und wie gut sie sich placieren können. So betrachtet, darf abschließend doch festgestellt werden, daß das Fahrerkontigent der Schweiz nach wie vor die echten Bergkönige des Motorsportes stellt.

Europa-Bergmeisterschaft

Name	Nation	Fabrikat	Col de la Faucille 3. 6. 62	Fornovo 10. 6. 62	Mont Ventonx 17. 6. 62	Monte Bordone 8. 7. 62	Bergpreis Freiburg 22. 7. 62	Ollon-Villars 26. 8. 62	Gaisberg 9. 9. 62	Ges. Punkte	Gew. Punkte
1. **Ludovico Scarfiotti**	Italien	Ferrari	—	9	9	9	9	6	—	42	42
2. Heini Walter	Schweiz	Porsche	9	6	6	6	6	4	4	41	33
3. Sepp Greger	Deutschland	Porsche	4	4	4	3	4	9	9	37	30
4. Hermann Müller	Schweiz	Porsche	2	2	3	2	1	3	6	19	16
5. Charles Vögele	Schweiz	Lotus	3	—	—	—	2	—	3	8	8
6. Herbert Müller	Schweiz	Porsche	—	3	2	—	—	1	2	8	8
7. Dr. Harry Zweifel	Schweiz	Lotus	6	—	1	—	—	—	—	7	7

Anmerkung: In der Europa-Bergmeisterschaft 1962 wurden Rennsportwagen bis 2000 ccm und Grand-Tourisme-Wagen bis 3000 ccm gewertet. Für die Wertung zählten die 5 besten Ergebnisse jedes Fahrers aus 7 ausgetragenen Läufen.

Mehr als 50 % der Kleinkaliber-Schützen aus aller Welt schossen bei den Weltmeisterschaften 1962 in Kairo mit Anschütz-Sportwaffen. Die weltweiten Erfolge beweisen immer wieder die unübertroffene Schußleistung und Präzision der Anschütz-Jagd- und Sportwaffen.

Mit Anschütz wurden gewonnen:

5 Goldmedaillen

KK Dreistellungskampf 1157 Ringe
neuer Weltrekord

KK kniend 388 Ringe

KK stehend 376 Ringe
neuer Weltrekord

KK Olympisch Match 594 Ringe

KK Olympisch Match
Mannschaft 2355 Ringe

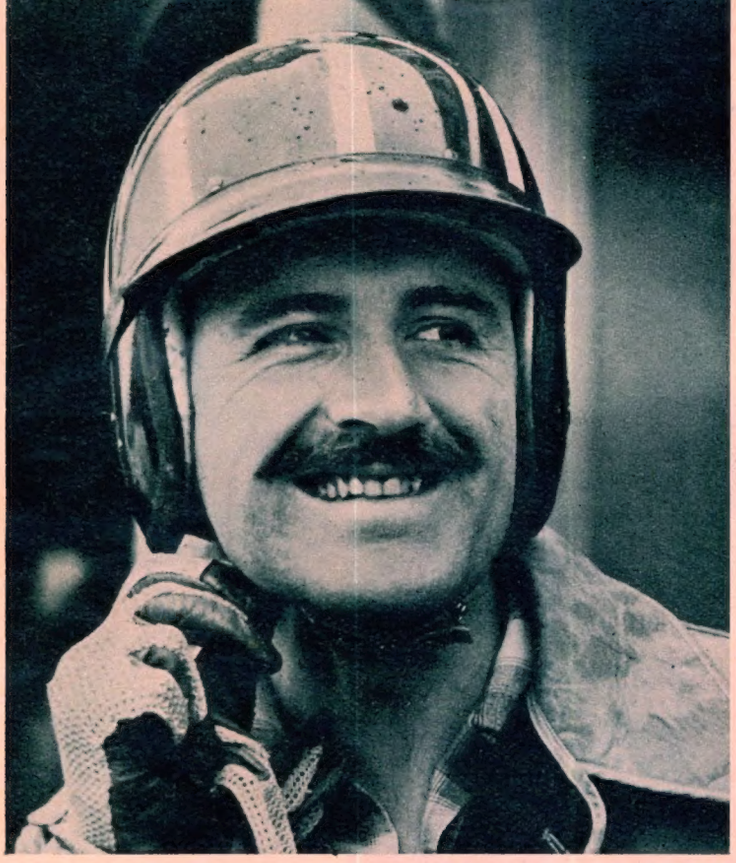
und weitere hervorragende Placierungen.

ANSCHÜTZ

erfolgreich sein
Anschütz schießen

Jagd- und Sportwaffenfabrik **J. G. ANSCHÜTZ GMBH** 79 Ulm/Donau

Rennwagen Formel I



Stand nach 8 durchgeführten W.M.-Läufen			Gew. Pkt.
Graham Hill	England	BRM	39
Jimmy Clark	England	Lotus-Climax	30
Bruce McLaren	Neuseeland	Cooper-Climax	24
John Surtees	England	Lola-Climax	19
Dan Gurney	USA	Porsche	15
Phil Hill	USA	Ferrari	14
Richie Ginther	USA	BRM	10
Tony Maggs	Südafrika	Cooper-Climax	9
Trevor Taylor	England	Lotus-Climax	6

WM-Entscheidung fällt in Südafrika zwischen Graham Hill auf BRM und Jimmy Clark auf Lotus

Schon das erste Jahr der neuen Formel I für Rennwagen mit Motoren bis 1,5 Liter Zylinderinhalt und einem Mindestgewicht von 450 Kilogramm (ohne Treibstoff und Öl) hatte gezeigt, daß der klassische Automobil-Rennsport einer neuen Blütezeit zustrebte. Ferrari hatte unter dem Amerikaner Phil Hill und dem leider zu Tode gestürzten Deutschen Graf Berghe von Trips die Vorherrschaft der englischen Konstruktionen von Cooper und Vanwall, die sich diese in der Endphase der alten Formel I — Motoren bis 2,5 Liter Hubvolumen — errichten konnten, auf Anhieb durchbrechen können. Zu den Verlierern zählten die Vierzylinder von Lotus-Climax, Cooper-Climax und BRM aus Großbritannien ebenso wie der Vierzylinder-Boxer-Porsche aus Deutschland, denen sich die roten Renner aus Maranello mit ihren V-6-Zylindermotoren leistungsmäßig als überlegen zeigten. Für 1962 erwartete man einen weiteren Ausbau der italienischen Vorrangstellung durch die Ferraris, obwohl sich von der englischen Insel und aus dem Zuffenhausener Porsche-Werk schärfere Konkurrenten, d. h. neue Achtzylinder-Boliden, anmeldeten. Die diesjährige Saison sollte zu einem sportlich wie technisch bemerkenswerten Höhepunkt des Autorennsportes werden.

Ganz selten hat es im Grand-Prix-Sport der Rennwagen und in der Automobilweltmeisterschaft eine derartige Anhäufung von etwa gleichwertigen Konstruktionen gegeben wie 1962. Hier seien einmal die wesentlichen Konkurrenten aufgeführt:

Ferrari V-6-Zylinder 65°-Zylinder-Winkel	190 PS /	9 400 U/min
Ferrari V-6-Zylinder 120°-Zylinder-Winkel	200 PS /	10 000 U/min
Lotus-Climax V-8-Zylinder	180—185 PS /	8 600 U/min
Cooper-Climax V-8-Zylinder (wie Lotus)		
Lola-Climax V-8-Zylinder (wie Lotus)		
Brabham-Climax V-8-Zylinder (wie Lotus)		
BRM V-8-Zylinder Benzineinspritzung	190—194 PS /	10 000 U/min
Porsche 8-Zylinder-Boxer luftgekühlt	185 PS /	9 200 U/min

Wie sich gleich bei den ersten Rennen herausstellte, waren die alten, bewährten Vierzylinder-Motoren endgültig abgemeldet und auf die Privatfahrerseite verwiesen. Das Feld gehörte den neuen Achtzylindern, von denen sich der Climax im Lotus, Lola und Cooper sowie Brabham als auch der BRM-Einspritzer in der Folgezeit als die ausgereiftesten und erfolgsichersten erwiesen, während der neue Porsche-Achtzylinder-Boxer noch einige Entwicklungszeit benötigte und dann im Verlauf der Saison zu immer gleichwertigerer Form zu den Engländern auflief. Ferrari dagegen kam nicht so recht zum Zuge. Das lag zwar nicht so sehr an den weiter verbesserten V-6-Zylinder-Motoren, die rein leistungsmäßig immer noch an der Spitze lagen, als an den zum englischen Fahrwerksstandard nicht ebenbürtigen Fahrwerksqualitäten der italienischen Wagen. Außerdem war Ferrari durch einen langanhaltenden Streik in der Weiterentwicklung seiner Formel-I-Wagen und auch der schon angekündigten vierventiligen V 6-Zylinder sowie des geheimnisumwitterten luftgekühlten Reihen-Achtzylinders nach Gilera-Prinzip gehindert. Neben dem Übergang auf sogenannte Vielzylinder-Motoren und der Erhöhung der PS-Leistung in die Region zwischen 180 bis 200 PS waren die Verbesserung der Rennwagen-Fahrwerke und die Gestaltung der Karossen die weiteren charakteristischen und sehr interessanten Merkmale des Fortschrittes in der Formel-I-Kategorie. Die Straßen- und Kurvenlage der Lotus, BRM, Cooper, Lola und Porsche schien der optimalen Grenze weitgehend angenähert. Sie lassen sich wie auf Schienen fahren! Die Karosserien waren zur Verringerung des Hauptquerschnittes noch niedriger und schmaler geworden und hatten durchweg am Heck die neuartige Luftabrißkante zwecks noch besserer Windschlüpfigkeit. Lotus, immer schon Schrittmacher im Rennwagen-Fahrwerksbau, sorgte schließlich mit seinem Typ 25 noch für eine spezielle technische Sensation, denn bei diesem wurde das traditionelle Gitterrohrrahmen-Fahrgestell zugunsten der vom Flugzeugbau übernommenen Schalenbauweise aufgegeben, mit einem Gewinn an Zierlichkeit des Fahrzeuges und einer höchstmöglichen Annäherung an die unterste Gewichtsgrenze von 450 kg. Würde der frühere NSU-Konstrukteur Baumm noch leben, er hätte seine Idee der Baummschen Zigarre bei den heutigen modernen Rennwagen wiedergefunden, in denen zudem auch die Fahrer eine fast halbliegende Sitzposition einnehmen, ähnlich derjenigen von H. P. Müller bei seinen NSU-Weltrekorden in Utah/USA im Jahre 1955.

Auf der Fahrerseite war alles vertreten, was im großen Rennsport Rang und Namen hat, und die Werksrennställe hatten sich alle ein bis zwei Weltklasseleute sichern können. Die W.M.-Saison begann mit dem überraschenden Sieg des BRM unter dem ruhigen, besonnenen Graham Hill in Zandvoort/Holland. Damit stand diese Marke nach einer langen Reihe von mißglückten Versuchen, im Grand-Prix-Sport nach vorne aufzurücken, urplötzlich im Mittelpunkt des Interesses. Als größter Widerpart erwies sich der Lotus und in diesem der Schotte Jimmy Clark. Aber in Monte Carlo mußten Graham Hill und Jimmy Clark, also der BRM und der Lotus, dem eingeschlagenen Tempo Tribut bezahlen. Es gewann der Cooper-Climax unter dem besonnenen Neuseeländer Bruce McLaren vor dem Vorjahresweltmeister Phil Hill auf Ferrari. Den Großen Preis von Belgien ließ sich dann Clark nicht nehmen, der G. Hill auf den 2. Platz verwies, während Ph. Hill Dritter wurde. Mit diesem Rennen schloß übrigens die Erfolgskette für den regierenden Weltmeister Phil Hill ab, der von da ab nicht mehr zum Zuge kam. Zum Zuge kam dafür beim Großen Preis von Frankreich erstmals der Porsche-Achtzylinder mit dem Amerikaner Dan Gurney vor dem Südafrikaner Tony Maggs auf dem Werks-Cooper und dem Amerikaner Richie Ginther auf dem BRM. Dieser Porsche-Sieg auf historischem Boden — unvergessen sind noch die Mercedes-Siege vor dem 1. Weltkrieg, zwischen den beiden Weltbränden und am Wiederanfang im Jahre 1954 — gab dem deutschen Werk neuen Auftrieb für die Weiterentwicklung seines Achtzylinder-Rennwagens. Für Dan Gurney, den zähen, unverdrossenen Amerikaner, war dies der erste große Weltmeisterschafts-Erfolg in einem Rennen.

In England ließ sich Clark den Sieg niemals gefährden, und hier war es nicht so sehr Graham Hill, der dem Lotus-As gefährlich wurde, als vielmehr der ehemalige Motorrad-Weltmeister John Surtees auf dem erstaunlich schnellen Lola-V-8-Climax, der sich in vorausgegangenen Rennen durch gute Plätze schon systematisch aufgebaut hatte. Bei dem mit großer Spannung erwarteten und von einer riesigen Zuschauermenge besuchten Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring ließ Graham Hill keinen Zweifel daran, daß er 1962 in der Weltmeisterschaft ein Wörtchen mitzureden gedachte. Nach einem scharf geführten Kampf über alle Runden siegte er vor Surtees und Gurney, während der schlecht vom Start weggekommene Clark trotz famoser Aufholfahrt schließlich noch Vierter wurde. Auch in Italien, auf der Monza-Bahn, gelang Graham Hill ein großartiger Sieg, durch Richie Ginther kam BRM sogar zum

Dan Gurney auf Porsche

Automobil-Weltmeisterschaft 1962

Name	Nation	Fabrikat	Gr. Preis v. Holland 20. 5. 62	Gr. Preis v. Monaco 3. 6. 62	Gr. Preis v. Belgien 17. 6. 62	Gr. Preis v. Frankreich 8. 7. 62	Gr. Preis v. England 21. 7. 62	Gr. Preis v. Deutschland 5. 8. 62	Gr. Preis v. Italien 16. 9. 62	Gr. Preis v. USA 7. 10. 62	Gr. Preis v. Südafrika 29. 12. 62	Ges. Punkte	Gew. Punkte
Graham Hill	England	BRM	9	1	6	—	3	9	9	6	—	43	39
Jimmy Clark	England	Lotus	—	—	9	—	9	3	—	9	—	30	30
Bruce McLaren	Neuseeland	Cooper	—	9	—	3	4	2	4	4	—	26	24
John Surtees	England	Lola	—	3	2	2	6	6	—	—	—	19	19
Dan Gurney	USA	Porsche	—	—	—	9	—	4	—	2	—	15	15
Phil Hill	USA	Ferrari	4	6	4	—	—	—	—	—	—	14	14
Richie Ginther	USA	BRM	—	—	—	4	—	—	6	—	—	10	10

Anmerkung: Wertungsmodus 9 – 6 – 4 – 3 – 2 – 1. Es zählen die 5 besten Ergebnisse jedes Fahrers aus 9 Wertungsläufen. Zur Zeit der Drucklegung dieses Heftes steht das Rennen um den Großen Preis von Südafrika noch aus, das erst am 29. Dezember 1962 ausgetragen wird.
Die Entscheidung, wer 1962 Automobil-Weltmeister wird, fällt erst beim Großen Preis von Südafrika zwischen Graham Hill auf BRM und Jimmy Clark auf Lotus, da beide Fahrer Titelchancen haben. Die vorstehende Wertungstabelle ist deshalb nicht vollständig.

Doppelerfolg, während der 3. Platz an McLaren ging und Clar ausschied. Aber dann holte der Lotus-Spitzenfahrer beim Großen Preis von Amerika zum wichtigen Gegenschlag aus und bezwang seinen Titelrivalen G. Hill ganz einwandfrei, während McLaren wieder die dritte Stelle, diesmal vor Ex-Weltmeister Jack Brabham und Dan Gurney, einnahm. Surtees hatte übrigens bei den letzten zwei Läufen Pech, da er einmal stürzte und ein andermal der Lola seinen Geist aufgab, sonst hätte der berühmte Ex-Motorrad-Weltmeister eine gute Anwartschaft auf den dritten Wertungsplatz gehabt.
Bei Drucklegung dieses Heftes hat nun der Wertungsstand nach diesen 8 Weltmeisterschaftssäulen vorgelegen, denn erst am 29. Dezember 1962 findet der Schlußlauf, der Große Preis von Südafrika statt. Und erst bei diesem Endlauf wird sich entscheiden, ob sich Graham Hill und damit BRM den Weltmeistertitel holt oder ob es Jimmy Clark und damit Lotus gelingt, in einem letzten entscheidenden Anlauf die Krone für sich zu gewinnen. Graham Hill hat bis jetzt 43 Punkte insgesamt, von denen 39 aus fünf gewerteten Ergebnissen für ihn zählen. Clark hat aus vier Ergebnissen 30/30 Punkte. Wenn also der Schotte in Südafrika die Nase seines Lotus vor der des Hillschen BRM haben sollte, dann geht der Titel trotz der zahlreicheren Punktezi ffern des BRM-Asses an den Lotus-Spitzenmann. Wird jedoch Clark nur Zweiter, dann ist die Weltmeisterschaft für G. Hill entschieden, auch wenn dieser nicht ins Ziel kommen sollte. Eine Voraussage, ob der Weltmeister von 1962 Graham Hill oder Jimmy Clark heißen wird, ist nicht zu machen. Beide Fahrer sind absolute Weltklasse und beide hätten das Championat verdient. Für Clark ist Südafrika in jedem Fall die schwerere Aufgabe als für Graham Hill, denn der Lotus-Fahrer muß siegen, der BRM-Mann kann siegen. Leider ist dieses letzte Treffen der großen Fahrerelite im Formel-I-Rennsport der Saison überschattet von einem tragischen Unglück. In den ersten Novembertagen stürzte der dieses Jahr für Ferrari als Werksfahrer verpflichtete Mexikaner Ricardo Rodriguez in einem amerikanischen Rennen mit einem privaten Lotus schwer und verstarb an den zugezogenen Verletzungen. Der Wagen-Grand-Prix-Sport hat mit dem jüngeren, nur 21 Jahre alt gewordenen Bruder des sich daraufhin vom aktiven Sport zurückziehenden 23jährigen Pedro Rodriuez einen seiner hoffnungsvollsten und begabtesten Fahrertalente verloren. Ferrari ist nach Graf Trips um einen weiteren großen Fahrer ärmer geworden. Das Rennjahr 1962 hat doch noch seinen Tribut gefordert.

Rallye-Europameisterschaft für Eugen Böhringer auf Mercedes-Benz

Die Rallye-Europameisterschaft ist untrennbar mit den Namen der Fahrer Polensky, Schlüter, Nathan, Hopfen, Wencher, Kühne, Schock, Moll, H. J. Walter und vielen anderen verbunden. Immer schon war das deutsche Aufgebot besonders erfolgreich und die meisten der begehrten Titel fielen auch an Fahrer aus der Bundesrepublik. Als 1960 Mercedes-Benz seinen Großangriff auf das neue Championat des Jahres startete und sich besonders um den Sieg bei der saisoneröffnenden Rallye Monte Carlo bemühte, schlugen die Rallye-Europameister von 1956, Walter Schock/Rolf Moll, einen kleinen, untersetzten Mann, Gastronom und Hotelier aus Stuttgart-Rotenberg und begeisterter, erfolgversprechender Motorsportler, für die Besetzung des zweiten Mercedes-220 SE-Werkswagens vor: Eugen Böhringer. Die Wahl erwies sich als absolut richtig, denn mit einem triumphalen Dreiersieg beendete das Mercedes-Team Schock/Moll, Böhringer/Knott und Mahle/Ott die schwere Prüfungsfahrt. Es war übrigens der erste deutsche Sieg überhaupt bei einer Rallye Monte Carlo. Während nun Schock/Moll in diesem Jahr ihren zweiten Europa-Titel errangen, zog es den auf Mercedes 190 und Alfa Romeo Giulia TI sportlich aktiv gewordenen Eugen Böhringer immer mehr in das Fahrwasser seiner großen Rallye-Vorbilder. Er wollte es diesen eines Tages gleichtun und er begann sich systematisch auf das große Ringen der nächsten Jahre vorzubereiten.

1961 reichte es dem zähen Mercedes-Fahrer auf einem Mercedes-220 SE-Werkswagen noch nicht ganz. Er wurde mit einem Sieg bei der Rallye Polen, einem zweiten Platz bei der Deutschland-Rallye und zwei Vierten bei Tulpen-Rallye bzw. Rallye-Akropolis Zweiter im Gesamtklassement hinter dem neuen Titelgewinner Hans-Joachim Walter, Wetzlar, auf Porsche. Für 1962 hatte er sich dann den höchsten Einsatz vorgenommen, um das Europa-Championat endlich zu gewinnen, und er versicherte sich eines Beifahrers, der aus bestem Holz geschnitzt war: Peter Lang, Sohn von Ex-Europameister Hermann Lang, einstmals berühmter und erfolgreicher Mercedes-Grand-Prix-Rennfahrer. Bei der Rallye Monte Carlo wurde dieses Mercedes-Team beim Schlußrennen in Monaco um nur 17 Sekunden von dem schwedischen Saab-Fahrer Eric Carlsson geschlagen. In der Folgezeit sollte sich dieser schwedische Rallye-Experte als der schärfste Widersacher des Stuttgarters erweisen. Bei der Tulpen-Rallye siegte dann die unverwüstliche Pat Moss mit Beifahrerin Ann Riley, Carlsson wurde Vierter, Böhringer Siebenter. In Griechenland, bei der Rallye Akropolis, war jedoch Böhringer/Lang der Sieg nicht zu nehmen, der Schwede mußte sich mit dem 2. Platz begnügen. In der Mitternachtssonnen-Rallye in Schweden bezog Carlsson den dritten, Böhringer/Lang den fünften Platz. Böhringers zweiter Sieg, zusammen mit Peter Lang, kam in Polen, wo von 56 gestarteten Teams nur 6 ins Ziel kamen. Ohne Carlsson, der ausfiel. Den größten Triumph feierte Eugen Böhringer jedoch beim Rallye-Marathon Lüttich—Sofia—Lüttich, diesmal von Hermann Eger begleitet. Ihr fabelhaft dirigierter Mercedes 220 SE bestand diese über rund 5000 Kilometer gehende Nonstop-Fahrt auf schlechtesten Wegen und über zahlreiche Pässe ganz souverän, und so machte der kleine, verwegene Mann aus dem Weinort Rotenberg oberhalb Untertürkheim nicht nur Rallye-Geschichte, sondern auch weitere Punkte gut. Carlsson war wieder nicht bis zum Ziel gekommen.

Bei der Deutschland-Rallye schlug Pat Moss dem Deutschen ein zweites Mal ein Schnippchen, aber Böhringer/Lang endeten auf Platz 2 vor dem französischen Citroën-Fahrer Trautmann, und der Schwede kam auf Platz 7. Von diesem Moment an stand für Böhringer alles auf des Messers Schneide. Er hatte in Argentinien beim Großen Straßenpreis als Mercedes-Werksfahrer zu starten, während sein Rivale, Carlsson, die Rallye Genf fahren konnte. Der Saab-Fahrer gewann zwar Genf, aber es waren zu wenig Teilnehmer am Start gewesen, damit ihm die mögliche Höchstpunktzahl zugefallen wäre. Somit stand schon vor dem Endlauf der Rallye Großbritannien der Titelgewinn für Eugen Böhringer fest. Eric Carlsson holte sich in England zwar den Gesamtsieg, aber mit 153 Punkten insgesamt kam er an die 158 Punkte des Deutschen nicht mehr ganz heran, der in England frühzeitig durch Sturz ausscheiden mußte. Böhringers Co-Pilot Peter Lang placierte sich auf dem 3. Rang in der Europameisterschafts-Wertung, was für den jungen, vielversprechenden Sprößling des großen Hermann Lang eine fabelhafte Leistung bedeutet. Eugen Böhringer jedoch ist nach einigen Anläufen nun Rallye-Europameister geworden, ein wohlverdienter und schöner Erfolg für diesen einsatzfreudigen, unermüdlichen und tapferen Kämpfer! Und er wird wohl der letzte Rallye-Euopameister sein, denn die FIA hat nunmehr beschlossen, dieses Championat in Zukunft nicht mehr auszutragen. Der Kampf der Giganten der langen Distanzen, der Helden zermürbender Tag- und Nachtfahrten um den Rallye-Meistertitel ist vorüber. Aber der Sport der 100 Rallies wird dennoch weitergehen, von jetzt ab um die Europa-Rallye-Trophäe.

*

Die Deutschen Meister des Automobil-Sportes 1962

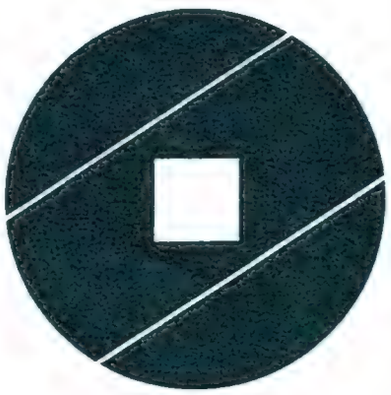
Rallye-Meisterschaft:	
Rolf Kreder, Stuttgart-Bad Cannstatt	Mercedes-Benz
Tourenwagen-Meisterschaft:	
Helmut Bein, Ludwigshafen } ex aequo	Auto Union 1000
Gert Raschig, Ludwigshafen } ex aequo	Auto Union 1000
Grand-Tourisme-Meisterschaft:	
G. Wallrabenstein, Limburg/Lahn	Porsche
Rundstrecken-Meisterschaft für Tourenwagen:	
Josef Maassen, Mönchengladbach	Volvo
Rundstrecken-Meisterschaft für Grand-Tourisme-Wagen:	
Gerhard Koch, Neuß	Porsche
Bergmeisterschaft für Tourenwagen:	
Karl-Heinz Panowitz, Böblingen	NSU
Bergmeisterschaft für Grand-Tourisme-Wagen:	
Heinrich Eppelein, Regensburg	BMW
ONS-Pokal für Ausweisfahrer	
Klasse Tourenwagen:	
Wolf-Rüdiger Zink, Stuttgart-Schönberg	BMW
Klasse Grand-Tourisme-Wagen:	
Franz U. Schoppe, Essen	Porsche
Klasse Sonderfahrzeuge:	
St.Uffz. Heinz O. Hoyer, Koblenz	
ONS-Pokal für Go-Kart-Fahrer:	
Werner Ihle, Bruchsal	Ihle/McCulloch

Anmerkung: Der deutsche Meistertitel in der Wertung der Formel-Junior-Wagen war zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Heftes noch nicht vergeben. Grund dafür ist das schwebende Verfahren beim ONS-Sportgericht gegen die beiden nach Punktzahlen führenden Fahrer Kurt Ahrens jr., Braunschweig, und Gerhard Mitter, Leonberg.

Rallye-Europameisterschaft 1962

Fahrer Nation Fabrikat	Rallye Monte Carlo 21.–27. 1.	Tulpen-Rallye 7.–12. 5.	Rallye Akropolis 23.–27. 5.	Rallye Mitternachtssonne 12.–16. 6.	Dolomiten-Rallye 13.–15. 7.	Polen-Rallye 2.–5. 8.	Rallye der 1000 Seen 17.–19. 8.	Lüttich – Sofia – Lüttich 23. 8.–3. 9.	Deutschland-Rallye 26.–30. 9.	Rallye Genf 16.–21. 10.	England-Rallye 12.–17. 11.	Punkte *
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1. u. Europa-Meister **Eugen Böhringer** Stuttgart-Rotenberg Mercedes-Benz	30	12	28	20	—	28	n. a. Start	28	24	n. a. Start	Ausgeschieden	158
2. u. Vize-Europa-Meister **Eric Carlsson** Schweden Saab	35	14	24	25	—	Ausgeschieden	20	Ausgeschieden	12	12	35	153
3. **Peter Lang** Stuttgart-Bad Cannstatt Mercedes-Benz	30	12	28	20	—	28	2	Ausgeschieden	24	n. a. Start	n. a. Start	142

* Punkteziffern aus den gewerteten sechs besten Ergebnissen jedes Fahrers



Jede Zeit prägt ihren Stil;

was heute noch modern ist, wird morgen bereits durch andere Erkenntnisse neu geformt – wenn nicht eine ganz überragende Konstruktion vorliegt: eine geniale Konzeption wie beim Volkswagen

METZELER-Eisreifen im Wandel der Zeit

Die leidigen Probleme der Glatteisfahrt beschäftigen die Reifenkonstrukteure nicht erst seit jüngster Zeit. Unser Bild (links) zeigt einen METZELER-Reifen aus dem Jahre 1901, der bereits einen speziellen Gleitschutz trug. Dieser jetzt 61 Jahre alte Reifenveteran war mit Nägeln aus gehärtetem Stahl gespickt, die durch Drahtklammern in der Reifendecke verankert wurden.

Inzwischen haben sich nicht nur die Autos verwandelt, sondern auch die Ansprüche, die an einen Spezialeisreifen gestellt werden müssen. Jahrelange Entwicklungsarbeit steckt in dem jüngsten Erzeugnis der METZELER-Gummiwerke, dem M & S-Eisreifen, der im vergangenen Winter bei verschiedenen sportlichen Zuverlässigkeitsfahrten erstmals seine bemerkenswerten Vorzüge in der Öffentlichkeit demonstrierte und der jetzt – gerade rechtzeitig zum Beginn der Saison – in den gängigen Dimensionen geliefert wird. Das Profil des Reifens verspricht gute Griffigkeit in weichem Schnee, und die „Spikes" – bestehend aus nichtrostendem Schaft mit unlösbar eingesetztem dreikantigem Widia-Spezialstift – verbürgen auf festgefahrener Schneedecke und auf Eis besondere Griffigkeit der Reifen. Übrigens empfiehlt auch METZELER, die Umstellung auf Winterreifen grundsätzlich an allen vier Rädern vorzunehmen.

Metzeler M&S-Eisreifen CIS 63 im Urteil der Presse:

Nach Testfahrten kommt man zu der Feststellung, daß der neue Eisreifen von Metzeler nicht nur eine beträchtliche Erhöhung des Sicherheitsfaktors mit sich bringt, sondern vor allem Balsam für die Nerven ist. . . . mit eisernem Griff krallt sich der neue Eisreifen von Metzeler in die vereiste Fahrbahn . . .

Münchner Merkur

Zum erstenmal wurden im schärfsten Einsatz Reifen erprobt, die sich auf Glatteis erstklassig bewährten.

Bild am Sonntag

Der Metzeler M & S-Eis-Reifen verhindert praktisch jedes Rutschen auf Glatteis und festgefahrenem Schnee. Mit dem Reifen können auch Gebirgsfahrten bewältigt werden, für die normalerweise Schneeketten erforderlich sind. Die sinnvolle Anordnung der Stahlgreifer und ihre Materialzusammensetzungen sorgen dafür, daß der Abrieb von Gummi und Metall stets gleichmäßig erfolgt. Auf trockener Straße bliden Reifenprofil und Greifer eine Fläche. Dadurch werden Beschädigungen der Fahrbahndecken vermieden, das Fahrgeräusch wirkt nie störend.

Münchner Abendzeitung

Nagelreifen besiegen das Glatteis. Verblüffend die Spurhaltung, die das gefürchtete Ausbrechen auf Glatteis – besonders beim Bremsen – verhindert.

Bildzeitung

Ganz hervorragend bewährt haben sich die neuen Nagelreifen von Metzeler. Auf den vereisten Streckenteilen stellten wir eine überraschende Spursicherheit fest und konnten jegliches Bremsmanöver wagen. Die Haftung der Räder auf dem Eis ist verblüffend. Sie hat uns vor einigen sicheren Rutschpartien bewahrt.

Hamburger Abendblatt

Bei Versuchsfahrten haben ein Mercedes und ein Opel mit diesem Spezialpneu über 10 000 km auf Betonstraßen zurückgelegt, ohne daß dabei irgendwelche Schäden zutage kamen.

Automobil-Revue

Ich hatte an meinem Wagen die neuen Metzeler Reifen mit Stahlnägeln. Ich bin bei Glatteis noch nie so sicher gefahren!

Sportbericht

Damen gewinnen schwere Argentinien-Rallye

Ewy Rosqvist/Ursula Wirth auf Mercedes 220 SE lassen Männerteams hinter sich

Die schwedische Mercedes-Benz Damenmannschaft Ewy Rosqvist/ Ursula Wirth siegte im Generalklassement des „Großen Straßenpreises von Argentinien", der am Sonntag, dem 4. November 1962, nach sechs harten Etappen in der Provinz Buenos Aires zu Ende ging. Die beiden Schwedinnen haben auf ihrem Mercedes-Benz 220 SE die in der Geschichte des argentinischen Straßenpreises noch nicht dagewesene zusätzliche Leistung vollbracht, auch alle sechs Etappen in Rekordzeiten zu gewinnen.

286 Teilnehmer waren am 25. Oktober in Buenos Aires zur ersten Etappe gestartet. Nur noch 53 Teilnehmer standen am Morgen der letzten Etappe in Cordoba an der Startlinie um die endgültige Entscheidung. Die Schwedinnen Ewy Rosqvist/Ursula Wirth erzielten vor ihrem nächsten Verfolger, dem Argentinier Garafulic auf Volvo, einen Vorsprung von 3.08.15 Stunden. Sie fuhren auf der gesamten rund 4600 km langen Strecke einen Rekordschnitt von 126.872 km/h. Schock/Schiek, die Vorjahrssieger, ebenfalls auf Mercedes-Benz, waren die gleiche Strecke im Schnitt von 121.234 km/h gefahren. 1960 betrug der Schnitt nur 115.646 km/h. Das argentinische Straßenrennen führte in einer riesigen Schleife über sechs Etappen, zwischen die jeweils ein Ruhetag eingeschaltet war, über rund 4600 km von Buenos Aires aus praktisch durch ganz Argentinien und Letztwertung in der unmittelbaren Nähe der Hauptstadt zurück, um im Autodrom von Buenos Aires unter dem Jubel der begeisterten Südamerikaner beendet zu werden, für die die blonden Schwedinnen und ihr „Mercedes-Silberpfeil" schlechthin das Ereignis des Jahres waren.

Mit 286 Fahrzeugen war das argentinische Straßenrennen noch stärker beschickt als in den Vorjahren. Daß von dieser außerordentlich hohen Teilnehmerzahl am Ende des 6. Renntages nur noch 43 Mannschaften übrigblieben, sagt etwas über die Schwierigkeit des Kurses aus. Diese Schwierigkeit ist tatsächlich mit keinem anderen Straßenrennen zu vergleichen. Gut ausgebaute, schnelle Fernverkehrsstraßen, auf denen die Schwedinnen über Hunderte von Kilometern einen Schnitt von 160 km/h gefahren sind, wechselten in den anderen Etappenabschnitten mit kaum befestigten Geröllstrecken. Öde Hochebenen mit zum Teil versandeten Wegen waren zu überwinden. Als besonders materialmordend erwiesen sich die Pässe in den Vorkordilleren und in den Hochstraßen der Anden, die zweimal über 3000 m und mehrfach bis zu 2000 m mit endlosem Serpentinengeschlängel hinaufkletterten. Selbst in dieser strapaziösen Hochgebirgsetappe schaffte die bravouröse Damenmannschaft den unwahrscheinlich anmutenden Schnitt von 76 km/h.

Der Sieg des schwedischen Damenteams ist um so höher zu veranschlagen, als Ewy Rosqvist und Ursula Wirth nach der 2. Etappe als Vertreterinnen der Fabrikmarke Mercedes-Benz völlig auf sich allein gestellt über Tausende von Kilometern neben allen anderen Konkurrenten von den 14 im guten Teamgeist zusammenarbeitenden Volvo-Werksmannschaften verfolgt und gejagt wurden. Schon in der 1. Etappe war die Mannschaft Böhringer/Lang (Mercedes-Benz 300 SE) ausgefallen. Ein Wasserloch in der regendurchweichten, wasserüberfluteten Straße war ihrem Fahrzeug zum Verhängnis geworden. Am Ende der 1. Etappe wurde außerdem der Argentinier Menditeguy (Mercedes-Benz 300 SE) von der Rennleitung disqualifiziert. Er hatte sein Fahrzeug um 70 Sekunden zu spät in den Parc Fermé eingebracht. Die 2. Etappe überschattete dann der Tod des Rheinländers Hermann Kühne (Mercedes-Benz 220 SE) dem auf einer sehr schnellen Strecke zwei Ziegen in den Wagen liefen. Damit waren von den gestarteten vier Mercedes-Benz Mannschaften drei Teams ausgefallen.

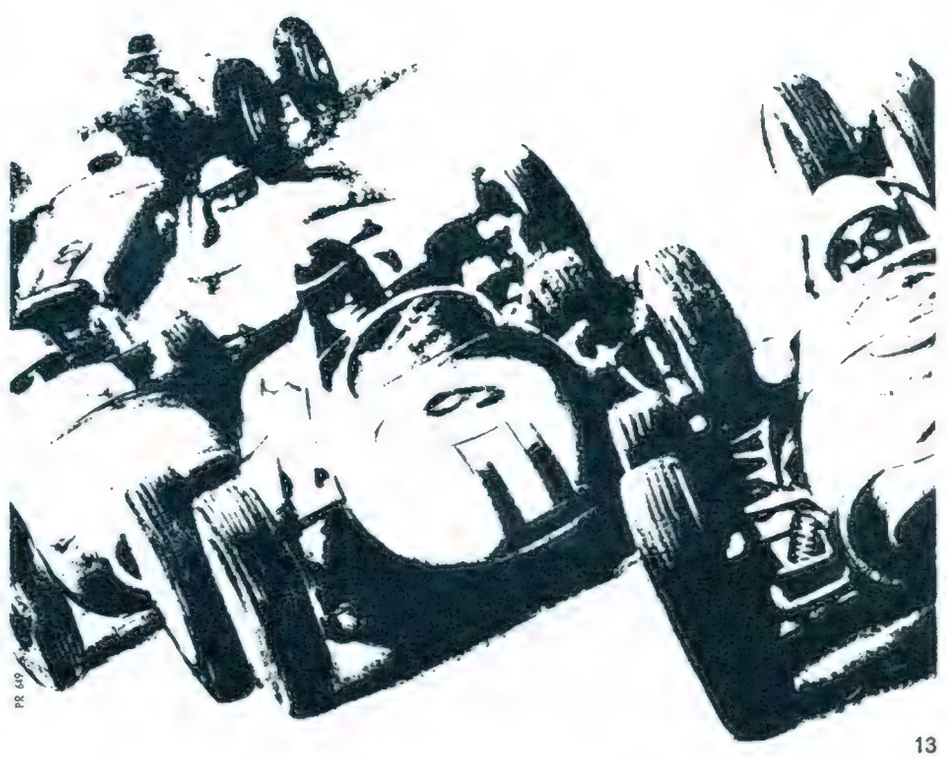
Generalklassement:

				Zeit	Kategorie
1.	711	Ewy Rosqvist	Mercedes-Benz	34.51.03	G
2.	607	Boris Garafulic	Volvo	37.59.28	F
3.	611	Atilio Viale del Carril	Volvo	38.28.01	F
4.	526	Jose Migliore	Peugeot	39.37.17	E
5.	503	Antonio von Dory	Volvo	40.03.14	E
6.	529	Julio Guimarey	Volvo	40.25.21	E
7.	541	Henry Bradley	Volvo	40.54.11	E
8.	619	Carlos Lostalo	Volvo	41.02.49	F
9.	544	E. de Estrada	Peugeot	41.19.58	E
10.	407	Ricardo P. Sauze	Alfa Romeo	42.45.00	D
11.	623	Dennis Gonzalez	Volvo	42.59.20	F
12.	542	Ricardo Bonanno	Peugeot	43.38.50	E
13.	516	„Cali"	Peugeot	44.04.33	E
14.	605	Luis A. Larrea	Volvo	44.13.50	F
15.	343	E. W. Quincke	Auto-Union	44.18.53	C
16.	504	Jose P. Casanovas	Peugeot	44.33.41	E

Höchstleistungen im Sport sind nicht zuletzt das Ergebnis eines jahrelangen harten Trainings. Bei der Herstellung ihrer hochentwickelten Elektrogeräte kann die AEG auf ein 75jähriges »Training« – also auf reiche Erfahrungen zurückgreifen. AEG-Geräte sind Höchstleistungen auf Ihrem Gebiet.

AEG

Das Zeichen dem die Welt vertraut



1 Ewy Rosqvist und Ursula Wirth mit ihrem 220 SE auf eine der vielen schweren Wegestrecken in Argentinien. Von 286 gestarteten Fahrern waren am Morgen der letzten Etappe nur noch 53 über die Startlinie gerollt!

2 Einen weiteren Motorsporterfolg für „Untertürkheim" gab es durch Eugen Böhringer. Der Stuttgarter Hotelbesitzer konnte sich den wichtigen Rallye-Europameistertitel sichern. Unser Bild zeigt ihn mit Beifahrer Peter Lang, Sohn des bekannten Rennfahrers Hermann Lang.

3 Paul Deetens, Belgien, hatte es beim Abschluß-Training zum ADAC-Eifelrennen zu eilig und landete mit seinem Lotus-Junior-Rennwagen im Graben. Fahrer und Wagen blieben „wohlauf".

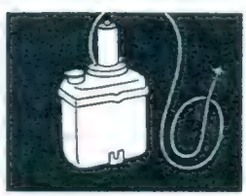
4 Generaldirektor Walter Hitzinger ließ es sich nicht nehmen, den blonden Damen aus Schweden, Ewy Rosqvist und Ursula Wirt, persönlich die Glückwünsche der Daimler-Benz-Werke zu überbringen. Mitlächelnd außen: Karl Kling.

BOSCH-Zündkerzen
thermo-elastic

Alles für die Sicherheit

Zum Starten
Ihre erste Kraft –
die BOSCH-Batterie

Das Kraftfahrzeug und BOSCH – zwei Begriffe, die zusammengehören, seit über die Straßen der Welt motorisierte Fahrzeuge rollen. Wenn es heute darum geht, im immer dichter werdenden Verkehr alle Situationen sicher zu beherrschen, kann mit BOSCH gerüstet jeder Vorbild sein.



Im Nu stets klare Sicht
BOSCH-Scheibenspüler

BOSCH-Ausrüstungen für Start, Zündung, Licht und Signal gibt es für alle Motorfahrzeuge.

A 2 1961 B

BOSCH-Signale
tonangebend im Verkehr

BOSCH-Erzeugnisse haben das Vertrauen von Millionen Kraftfahrern in aller Welt. Deshalb lautet der Wahlspruch anspruchsvoller Fahrer:
Einmal BOSCH – immer BOSCH!

BOSCH-Scheinwerfer
wegweisend bei Nacht
und Nebel

BOSCH vermehrt Sicherheit und Wert

1 Jim Clark gehört zu den vielen Fahrertalenten, die de
Unser Bild zeigt ihn mit seinem Lotus am Nürburgr

2 Welche argentinische Politiker mußten da nicht neid
Ursula Wirth hatten sich die Herzen der argentinis
nen alle Etappen in Rekordzeit! Kein Wunder, daß s
wo immer sie sich auch sehen ließen.

3 Das Motorsportjahr beginnt immer wieder mit der
Isenbügel/Springer, Klassensieger der Kategorie II

4 Vom 28. August bis zum 3. September wurde die so
abgewickelt. Den Gesamtsieg und 28 Punkte holte si
fahrer Eger.

5 Start zum „Großen Preis von Deutschland" auf de
Sieger Graham Hill, ein wichtiger Sieg für die W

6 Ludovico Scarfotti gewann auf seinem 6-Zylinder-F
Seine Meinung nach dem Rennen: „Das war das so

der englische Motorsport immer wieder herausbringt.
:gring, „beschirmt" von seinen Betreuern.

eidisch werden? Die Schwedinnen Ewy Rosqvist und
nischen Sportfans „im Sturm" erobert, d. h. sie gewan-
3 sie von Reportern aus aller Welt umringt wurden,

: Rallye Monte Carlo. Unser Bild zeigt das Gespann
II mit ihrem Porsche S 90.

schwierige Nonstop-Fahrt Lüttich — Sofia — Lüttich
sich der Stuttgarter Eugen Böhringer mit seinem Bei-

dem Nürburgring. Mit Startnummer 11 der spätere
Weltmeisterschaft 1962!

-Ferrari am 22. 7. auch den „Bergrekord Freiburg".
schwierigste Bergrennen, das ich je gefahren habe."

Endwertung der Deutschen Geländemeisterschaft 1962

Name und Ort	Fabrikat	Ostsee-Nordsee-Fahrt 1. 4.	Pfälzische Zuverl.-Fahrt 15. 4.	Südwestf. Zuverl.-Fahrt 6. 5.	Schwere Bad. Zuverl.-Fahrt 24. 6.	Fränkische Geländeprüfung 22. 7.	Harz-Heidefahrt 5. 8.	Zeit der S-Prüfung	Gewertete Punkte
Kategorie A				**LIZENZFAHRER**					
Klasse bis 50 ccm									
V. Kramer, Marbach	Zündapp	367	369	370	370	369	369	5.54	1847
G. Sengfelder, München	Zündapp	368	370	367	367	367	368	5.55	1840
A. Michel, Steinwiesen	Kreidler	369	368	365	367	366	364	6.19	1835
Klasse bis 75 ccm									
M. Zimmermann, Porz	Zündapp	369	370	369	A	368	369	6.26	1837
W. Klemme, Örlingshausen	Zündapp	366	367	265	A	367	367	6.40	1732
H. Tief, Ochsenf.	Zündapp	365	266	363	365	A	366	6.49	1725
Klasse bis 100 ccm									
S. Gienger, Schützingen	Zündapp	370	370	370	370	368	368	5.25	1848
A. Lehner, Nürnberg	Hercules	—	369	369	369	370	370	4.54	1847
W. Gehring. Detmold	Zündapp	368	A	366	367	369	369	5.03	1839
Klasse bis 125 ccm									
H. Liedl, Regensburg	Puch	370	370	370	370	370	—	—	1850
F. Pfitzmaier, Augsburg	Hercules	365	A	365	368	368	369	6.31	1835
E. Ackermann, Mosels.	DKW	369	269	368	369	269	370	6.10	1745
Klasse bis 175 ccm									
L. Specht, Ludwigsm.	Zündapp	369	369	370	370	368	366	5.01	1846
K. Augustin, Behring.	Hercules	366	368	368	368	370	370	4.49	1844
G. Dotterweich, Worzeldorf	Maico	368	366	269	369	366	368	4.57	1837
Klasse bis 250 ccm									
H. Schek, Wangen	Maico	368	369	370	370	369	370	4.20	1848
R. Hessler, Rückersd.	Zündapp	369	370	369	369	270	369	4.28	1846
H. G. Hunke, Augustd.	Maico	366	A	366	367	266	363	5.47	1728
Klasse bis 350 ccm									
E. Schmider, Wolfach	NSU	370	370	369	370	370	—	—	1849
K. Kämper, Burscheid	Maico	369	369	370	369	369	370	4.31	1847
E. Linder, Amtzell	Puch	367	268	367	—	367	369	5.28	1838
Klasse über 350 ccm									
M. Sensburg, München	BSA	360	370	369	369	370	370	4.28	1848
S Nachtmann, München	BMW	369	369	370	370	369	369	4.39	1847
E. Föhner, Heidelberg	BMW	362	364	366	367	366	o/W	—	1825
Kategorie B									
Klasse bis 250 ccm									
Kelle/Schumm, Weinsberg	NSU	370	370	370	370	370	—	—	1850
Scholber/Heinen, Berlin	NSU	—	—	—	—	—	370	8.53	370
Klasse bis 350 ccm									
Habiger H./Habiger A. Degging.	NSU	370	370	370	370	370	—	—	1850
Stier/Masholder, Eschelbronn	NSU	369	A	o/W	369	—	—	—	738
Klasse über 350 ccm									
Ibscher/Hintermaier, München	BMW	370	370	370	370	369	370	7.04	2219
Schach/Roth, Worms	Zündapp	368	369	369	369	370	A	—	1845
Doll/Schmölz, Frankfurt	BMW	369	368	368	A	368	369	7.50	1842
Kategorie A				**AUSWEISFAHRER**					
Klasse bis 50 ccm									
M. Konrad, Schiffw.	Zündapp	268	370	370	368	E 66	366		1748
R. Geppert, Wiesloch	Zündapp	169	A	369	369	369	370		1646
H. Brand, Quelle	Rabene.	266	A	368	A	367	270		1271
Klasse bis 75 ccm									
G. Schäfer, Buchholz	Zündapp	369	370	369	370	369	—		1847
S. Morgenstern, München	Zündapp	370	269	370	369	360	(×370) 369		2107
H. Wacker, München	Zündapp	368	A	368	368	368	270		1742
Klasse bis 100 ccm									
F. Schmalz, Nürnberg	Victoria	—	370	370	370	370	370		1850
H. Stockhausen, Meschede	Hercules	270	269	369	370	—	368		1646
E. Sander, Bochum	Hercules	369	268	368	—	—	—		1005
Klasse bis 125 ccm (Wird kein Titel vergeben, da festgelegte Punktzahl nicht erreicht)									
W. Bergmann, Hamburg	DKW	269	A	—	A	A	370		639
R. Schwarz, Pfungstadt	Hercules	—	A	370	A	—	—		370
Klasse bis 175 ccm									
M. Falkenberg, Delmenh.	Hercules	366	A	—	367	369	367		1469
H. Schmitz, Aachen	Hercules	367	A	369	364	A	368		1468
G. Gritzka, Hannover	DKW	A	—	—	369	368	369		1106
Klasse bis 250 ccm									
H. Andrä, Idar-Oberstein	Zündapp	368	A	367	370	269	370		1744
A. Völpel, Idar-Oberstein	Zündapp	369	168	370	369	—	363		1639
R. Schröder, Nienburg	Maico	368	367	366	—	—	369		1470
Klasse bis 350 ccm (Wird kein Titel vergeben)									
Th. Jansen, Köln	NSU	E69	A	369	—	—	369		807
G. Schmidt, Schleswig	Maico	270	—	—	—	—	270		540
W. Baumann, Pfungstadt	Maico	—	A	270	E69	—	—		339
Klasse über 350 ccm (Wird kein Titel vergeben)									
H. Brüning, Quarnbeck	BMW	170	—	—	—	A	370		540
Kategorie B									
Klasse bis 250 ccm (Wird kein Titel vergeben)									
Peters/Nykamp, Itterbeck	Rixe	—	—	—	—	—	270	270	270
Klasse bis 350 ccm (keine Titelvergebung)									
Klasse über 350 ccm (keine Titelvergebung)									
Knopp/Ziezing, Hamburg	Zündapp	—	—	—	—	—	370	370	370
Kober, M./Kober, Berlin	Zündapp	—	—	—	—	—	369	369	369
Mondau/Kossmann, Hamburg	Zündapp	—	—	—	—	—	168	168	168

Ernst Degner-Deutschland

Klasse 50 ccm

FIM:

1.	Ernst Degner, Deutschland	Suzuki 41
2.	H. G. Anscheidt, Deutschland	Kreidler 36
3.	L. Taveri, Schweiz	Honda 29

OMK:

1.	H. G. Anscheidt, Gerlingen	Kreidler 18
2.	G. Thurow, Ratingen	Kreidler 9
3.	W. Gedlich, Rüsselsheim	Kreidler 8

Neue 50 ccm-WM-Klasse: Spannend bis zum letzten Lauf!

Nach dem großen und resonanzreichen Erfolg des FIM-Europa-Cup für 50-ccm-Solomaschinen im vergangenen Jahr erklärte der Motorrad-Weltverband diese kleinsten Rennmaschinen für weltmeisterschaftsreif und bezog sie 1962 erstmals in das Motorrad-Weltchampionat mit ein. Dieser Beschluß wirkte sich als großartige Blutauffrischung für den gesamten Motorrad-Rennsport aus, wie sich sofort bei Saisonbeginn erweisen sollte. Waren es bis 1961 vornehmlich einige deutsche, italienische und jugoslawische Marken wie Kreidler, Motom, Itom und Tomos, die das Kampfgeschehen abseits der eigentlichen Weltmeisterschaftsläufe bestimmten, so meldeten sich zur ersten Begegnung auf oberster Ebene sofort neue und schwere Gegner an. Die 50-ccm-Klasse erlebte ein Aufgebot von Werksrennmaschinen und Spitzenfahrern, wie es seit den großen Tagen des Motorradrennsportes in keiner Klasse mehr der Fall war. Die deutsche Marke Kreidler hatte 1961 durch ihre Werksfahrer Hans-Georg Anscheidt und Wolfgang Gedlich überlegen den FIM-Europa-Cup sowie den 2. Platz gewonnen und sah für 1962 den Zeitpunkt gekommen, mit einem verstärkten Aufgebot von hervorragend zurechtgemachten Zweitakt-Einzylinder-Drehschiebermaschinen und einem Team erstklassiger Fahrer den schon eroberten Vorsprung auszubauen und den neuen Weltmeistertitel in der Fahrer- und Marken-Wertung für sich zu sichern. Aber als sich die Konkurrenten am 6. Mai in Barcelona zum ersten Weltmeisterschaftslauf stellten, standen dem Kreidler-Team mit H.-G. Anscheidt, W. Gedlich, W. Kunz und J. Huberts (Holland) die Werksmannschaften von Hoda und Suzuki aus Japan, Tomos aus Jugoslawien, Derbi, Ducson und Lube aus Spanien und Mondial aus Italien gegenüber. Ein Kampf auf Biegen und Brechen um die Führungspositionen in dieser Liliputklasse begann. Und für Kreidler wurde es sehr schnell offenbar, daß von einem Spaziergang bei den Wertungsläufen der Saison, von einer dominierenden Feldbeherrschung keine Rede mehr sein konnte.

Der Europa-Cup-Sieger Anscheidt konnte zwar den Großen Preis von Spanien nach einem großartigen Duell mit dem Einheimischen Busquets (Derbi) gewinnen, sein Kreidler-Stallkamerad Huberts darauf folgend auch den Großen Preis von Frankreich, nachdem die mit Spannung erwarteten Honda-Einzylinder-Viertakter unter Taveri, Takahashi, Robb und Tanaka bei beiden Rennen nicht das hielten, was man sich von dieser japanischen Marke auch bei den 50ern versprochen hatte. Aber bei der englischen Tourist Trophy tauchte dann der gefährlichste Gegner des Kreidler-Teams auf und stellte sich mit einem fabelhaften TT-Sieg sofort ins volle Rampenlicht. Ernst Degner aus Dillingen (Saar), der ehemalige MZ-Werksfahrer, 1961 knapper Vizeweltmeister in der 125-ccm-Klasse, hatte sich für die japanische Marke Suzuki verpflichtet. Gestützt auf seine Kenntnisse im Frisieren von Zweitaktern, hatte er die kleine japanische 50-ccm-Einzylinder-Zweitakt-Drehschiebermaschine von Suzuki derartig hochgetrimmt, daß sie sowohl den Kreidlers als auch den Hondas Paroli bieten konnte. Ernst Degner gewann vor Taveri die TT. Er gewann anschließend die Großen Preise von Holland, Belgien und Westdeutschland, und er erhielt zunehmend von seinen Markengefährten Itoh, Suzuki, Ichino, Anderson und Morishita die erwünschte Rückendeckung gegenüber seinen schärfsten Widersachern Anscheidt, Huberts und Taveri. Schon schien Degners Titelgewinn gesichert, obwohl er beim Großen Preis von Ostdeutschland aus begreiflichen Gründen nicht gestartet war und wo es wieder einen Kreidler-Sieg durch Huberts gegeben hatte, als er beim Großen Preis von Italien stürzte und sich eine bedenkliche Knieverletzung zuzog. Damit war die große Chance für den Monza-Sieger Anscheidt gekommen. Aber in Finnland, wo der kaum wiedergenesene Degner sich noch schonen mußte, zerstörte der Honda-Doppelsieg von Taveri und Robb vor Anscheidt die wiedererwachten Kreidler-Hoffnungen. Der Große Preis von Argentinien am 14. Oktober 1962 brachte dann die endgültige Entscheidung. Von dem siegreichen Neuseeländer Hugh Anderson prächtig unterstützt, holte sich Ernst Degner hinter seinem Stallgefährten den 2. Platz vor dem tapfer sich wehrenden Anscheidt. Damit hatte der schon mehrfach zu Vizeweltmeister-Ehren gekommene Spitzenfahrer der japanischen Marke Suzuki zum erstenmal einen Weltmeistertitel gewonnen. Ein deutscher Fahrer war erstmals seit 1955 wieder „World-Champion“ in einer der Soloklassen. Dieser Erfolg ist Ernst Degner nach seinem vielen Pech und seinen Schicksalsschlägen von Herzen zu gönnen.

Hans-Georg Anscheidt, in der Weltmeisterschaft gegen seinen Landsmann Degner knapp unterlegen, revanchierte sich mit dem Gewinn des diesjährigen deutschen Meistertitels in der 50-ccm-Klasse. Mit drei Siegen in vier Wertungsläufen, nur auf der Solitude beim Großen Preis durch Degner auf den 2. Platz verwiesen, holte sich der Kreidler-Spitzenfahrer überlegen diesen erstmals vergebenen Titel. Hinter ihm placierten sich mit G. Thurow und W. Gedlich noch zwei weitere Kreidlerfahrer, erst dann folgte Degner auf Suzuki, der sich speziell auf die Weltmeisterschaft konzentriert hatte. Man darf also auch H.-G. Anscheidt und der Marke Kreidler zu den 1962 erzielten Erfolgen herzlich gratulieren!

Mit dem Sieg bei der holländischen TT in Assen setzte sich Ernst Degner (Start Nr. 3) an die Spitze der 50-ccm-Klasse und festigte bei den Großen Preisen von Belgien und Deutschland seine Aussichten auf den WM-Titel.

Gefährden konnte ihn nur noch A.G. Anscheidt mit seiner superschnellen Kreidler. Dazu waren aber noch Siege in Finnland (23. 9.) und Argentinien (14. 10.) notwendig. Diesmal gelang es ihm aber noch nicht, dem versierten Pisten-Fuchs Degner den Titel streitig zu machen.

Deutscher Juniorenpokal der OMK 1962 für Ausweisfahrer

Name und Wohnort	Fabrikat	Mai-Pokal Hockenheim 13. 5.	Noris-Ring 1. 7.	Flughafen Neubiberg 8. 7.	Ruselberg 29. 7.	Bremerhaven 29. 7.	Freiburg-Schauinsl. 19. 8.	Avus Berlin 26. 8.	Eifelpokal 30. 9.	Avus Berlin 7. 10.	Gewertete Punkte
Kategorie: A											
Klasse bis 50 ccm											
H. Rotermundt, Altenfurt	Kreidler	10	10	10	10	—	8	10	8	—	50
D. Gedlich, Rüsselsheim	Kreidler	8	8	—	4	—	10	5	10	—	41
W. Däuwel, Kaiserslautern	Victoria	4	2	6	6	—	—	8	6	8	34
A. Beirle, Rommelshausen	Kreidler	5	1	8	2	—	5	6	5	4	29
P. Kauer, Bischofsheim	Kreidler	6	5	3	8	—	—	—	—	—	22
Klasse bis 125 ccm											
R. Thomas, München	Ducati	8	10	10	10	—	8	10	10	10	50
W. Kaletsch, Cappel	Mondial	10	6	8	—	—	4	—	5	8	37
K. H. Sondergeld, Solingen	NSU	6	4	2	—	10	6	—	8	—	34
W. Eser, Augsburg	Ducati	—	8	—	8	—	—	—	6	6	28
H. Schuster, München	MV-Agusta	5	—	6	6	—	3	8	1	—	28
Klasse bis 250 ccm											
K. E. Waldmann, Ennepetal	Adler	5	—	10	—	10	—	6	8	10	44
G. Stoffel, Trier	Adler	—	4	6	6	—	10	5	5	4	32
W. Burkert, Bassum	Adler	—	—	3	—	—	—	10	10	8	31
K. H. Meub, Frankfurt	Adler	6	—	—	5	—	1	8	6	—	26
A. Hund, Stadelhofen	NSU	10	—	8	8	—	—	—	—	—	26
Klasse bis 350 ccm											
H. Ebert, Grein	AJS	—	10	10	10	—	10	5	4	8	48
W. Kern, Mannheim	Norton	6	8	2	—	8	8	8	—	—	38
Th. Apel, Kaiserslautern	Norton	10	6	8	—	—	5	—	5	—	34
U. Stüsser, Köln	Norton	—	—	—	—	10	—	10	10	—	30
M. Gäckle, Simmozheim	DKW	8	—	—	8	—	4	1	6	—	27
Klasse bis 500 ccm											
L. Arends, Frankfurt	BMW	6	10	10	—	4	5	10	6	10	46
A. Stöcker, Ingolstadt	BMW	10	—	6	10	—	6	8	8	8	44
S. Springenberg, Dorsten	Horex	—	2	3	—	8	8	—	5	3	27
H. W. Schmitt, Wuppertal	BMW	—	3	2	—	6	10	—	4	—	25
R. Fenker, Zarpen	Norton	3	6	—	—	10	—	3	1	2	24
Kategorie: B											
Klasse bis 500 ccm											
Hahn/Kirchbaum, Frankfurt	BMW	10	10	10	—	8	6	8	—	8	46
J. Huber/F. Huber, Wasserburg	BMW	—	6	8	—	—	—	10	10	10	44
Wolf/Rauhaus, Wuppertal	BMW	6	5	6	—	—	10	6	6	6	34
Waliczewski/Eggert, Hamburg	Horex	8	8	—	—	10	8	—	—	—	34
Meixner/Wissmann, Gießen	BMW	3	—	2	—	5	2	4	8	5	25

Klasse 125 ccm

FIM:

1.	Luigi Taveri, Schweiz	Honda 48
2.	J. Redman, Südrhodesien	Honda 38
3.	T. Robb, Irland	Honda 30

OMK:

1.	Peter Eser, Augsburg	Honda 15
2.	S. Lohmann, Bremen	Bultaco 11
3.	X. Heiss, Augsburg	Rimi 6
	M. Schneider, Augsburg	Rimi 6

Luigi Taveri auf Honda endlich einmal Weltmeister

1961 hatte der Australier Tom Phillis auf der Zweizylinder-Viertakt-Honda ganz knapp vor dem MZ-Werksfahrer Ernst Degner die Weltmeisterschaft dieser Klasse gewonnen. Dabei muß daran erinnert werden, daß Degner nach dem Großen Preis von Schweden nach Westdeutschland übersiedelte und damit seine große Chance, mit der ostdeutschen Drehschieber-Zweitaktmaschine die greifbar nahe Weltmeisterschaft zu gewinnen, freiwillig aufgab. Für die zur japanischen Honda leistungsmäßig gleichwertige ostdeutsche MZ war dieser Ausgang der Saison ebenfalls ein Desaster. Deshalb hatte die gesamte Motorsportwelt für 1962 mit einer Wiederholung des Duells Honda gegen MZ gerechnet, wobei man der Zschopauer Einzylinder gute Erfolgsaussichten einräumte. Aber es kam ganz anders. Die einzige Marke, die zur japanischen Honda leistungsmäßig gleichwertig war, fiel 1962 einem auf politischer Ebene ausgesprochenen Bann zum Opfer. Das MZ-Team erhielt zu keinem Weltmeisterschaftslauf, der in einem zur NATO-Gemeinschaft gehörenden Land ausgetragen wurde, die notwendige Starterlaubnis bzw. die erforderlichen Einreise-Visas. Damit hatte die japanische Honda praktisch keine gleichwertige Konkurrenz. Sie wurde zur absolut dominierenden Marke in dieser Klasse.

Ohne MZ im Weltmeisterschaftstreffen, konzentrierte sich die Aufmerksamkeit auf die anderen Gegner der Honda-Twin. Es waren dies vornehmlich die englische EMC, eine Einzylinder-Zweitakt-Drehschieber-Konstruktion ähnlich der MZ, jedoch mit Wasserkühlung, und die nach gleichem Prinzip gebaute, aber luftgekühlte japanische Suzuki-Einzylinder. Keiner dieser beiden Werkskonstruktionen, weder der EMC unter Mike Hailwood, Rex Avery, Paddy Driver, noch der Suzuki unter Ernst Degner, Hugh Anderson, Frank Perris, Mitsuo Itoh und Michio Ichino gelang es, der Honda-Armada mit Kunimitsu Takahashi, Luigi Taveri, Jim Redman, Tony Robb, Tom Phillis, Bob McIntyre, Derek Minter, Teisuke Tanaka, Alberto Pagani auch nur einen Stein aus der Krone der Überlegenheit herauszubrechen.

Nachdem der japanische Spitzenfahrer Takahashi die ersten beiden Weltmeisterschaftsläufe in Spanien und Frankreich gewonnen hatte, schien es, als würde die Honda-Stallregie unter Führung des berühmten Reginald Armstrong (ehemals AJS-, Norton-, Gilera- und NSU-Werksfahrer) diesen besten Mann aus dem fernen Nippon für einen Titelgewinn in der 125er-Klasse bevorzugen. Bei der englischen TT stürzte jedoch Takahashi sehr schwer, so daß er für die Entscheidung nicht mehr in Frage kam. Bei diesem Rennen verunglückte zudem der Vorjahresweltmeister Tom Phillis tödlich; ein schwerer Schlag für das Honda-Team, ja für den gesamten Motorradsport! Aber nun war die Stunde für den kleinen, drahtigen Luigi Taveri aus der Schweiz gekommen. Wie Ernst Degner, so war auch der hervorragende Taveri zwar zu mehreren 2. Plätzen in der Weltmeisterschaft der vergangenen Jahre gekommen, aber mehr als zum Vizeweltmeister hatte es ihm noch nie gereicht. Er hatte noch nie die Chance gehabt, die schnellste Maschine in einem Rennstall zu fahren, der erste Mann im Team zu sein. Bei der TT ging Taveri aufs Ganze und siegte erstmals auf der Insel Man. Dann setzte er eine Siegesserie dahinter, wie sie nur ganz große Weltklassefahrer fertigbringen; er wurde in Holland, Belgien, Westdeutschland, Ulster und Ostdeutschland Erster, in Italien und Finnland Zweiter, so daß es ihm mit 67 insgesamt erzielten und 48 gewerteten Punkten haushoch zum Weltmeistertitel reichte. Damit ist diesem bescheidenen, hervorragenden Schweizer Fahrer endlich die Ehre zuteil geworden, die ihm schon längst gebührt! Wie bei Ernst Degner, hat sich bei ihm die Zähigkeit und der unbeirrbare Wille zum durchschlagenden Erfolg endlich einmal bezahlt gemacht.

Wie überlegen die Honda-Twin in der Klasse war, geht schon aus der Gesamtplacierung hervor: Honda mit Taveri, Redman, Robb und Takahashi auf den ersten vier Plätzen und eine weitere mit Tanaka hinter der ersten EMC unter Hailwood und vor der ersten Suzuki unter Anderson auf dem fünften Platz. Aber trotz der Überlegenheit dieses Viertakters darf das Abschneiden der EMC und der Suzuki nicht unterbewertet werden. Sie waren sehr scharfe und tapfere Gegner und haben das Kampfgeschehen wirklich bereichert. Eine sehr große Bereicherung für die 125er-Klasse stellte jedoch auch die spanische Bultaco dar, die sich als ganz normaler schlitzgesteuerter Einzylinder-Zweitakter unter ihren Fahrern Grace, Torras, Shorey, Kissling, Morelera als hervorragendes Instrument, vor allem für Privatfahrer, erwies. Neben dieser Bultaco traten noch die MZ bei Rennen in Ostdeutschland und Finnland, ferner die italienischen Ducati und Mondial und die tschechische CZ in Erscheinung.

In der deutschen Meisterschaft hatten zwar die von Xaver Heiss und Michael Schneider selbstgebauten Zweitakt-Rimis mit je einem Sieg für beide Fahrer die Oberhand vor den auch hier verstärkt auftretenden Bultacos. Aber dann wechselte der Bultaco-Fahrer Peter Eser beim Solitude-Rennen auf die käufliche Honda-Zweizylinder über, und ab diesem Zeitpunkt wendete sich die Gunst der Siegesgöttin auf diesen ebenfalls aus Augsburg stammenden Fahrer, der mit seinen Siegen im Großen Preis von Deutschland und beim Freiburger Bergrekord den Titel endgültig für sich entschied. Siegfried Lohmann auf einer Bultaco wurde ehrenvoller Vizemeister; noch vor den beiden Rimi-Spezialisten Heiss und Schneider.

GOLD-ANKER RoWi

Zu Hause in der ganzen Welt

– sind diese einmaligen, eleganten und dehnbaren Marken-Uhrbänder von RoWi. Hergestellt in der bekannten „Gold-Anker" Qualität erfüllen sie anspruchsvolle Wünsche ebenso wie individuelle.

Elasto-Fixo **mit vornehmer Note**

mit sportlicher Note Fixo-Flex

ELASTO-FIXO- und FIXO-FLEX-Uhrbänder erhalten Sie in dem besonders haltbaren „Gold-Anker" Walz-Gold ab DM 14.75 oder in Edelstahl ab DM 10.50, sowie in massivem Gold. Ihr Fachgeschäft führt die neueste Modell-Serie der „SUPRA"- und „ELEGANTA"-„de Luxe"-Spitzen-Erzeugnisse in „Gold-Anker EXTRA" Qualität, ebenso wie die FIXO-FLEX Spezial-Modelle der führenden Marken-Uhren. Achten Sie beim Kauf auf die blau-goldenen Etiketten und die eingestempelten Welt-Marken: ELASTO-FIXO oder FIXO-FLEX. Ebenso wird der wertvolle und künstlerische Schmuck – FLORALIA für die Dame und ADMIRA für den Herrn – in „Gold-Anker" Qualität, erkenntlich an der blau-goldenen Güte-Marke, im Hause RoWi gefertigt!

Japanische „Honda" verdrängen MV-Agusta und

Günter Beer-Frankfurt erringt DM-Titel auf Honda

Was für die 125-ccm-Klasse bezüglich MZ gesagt wurde, trifft auch auf die 250-ccm-Klasse zu: Die ostdeutsche Zweitakt-Drehschieber-Zweizylinder als ernstester Konkurrent zur irrsinnig schnellen Honda-Viertakt-Vierzylinder fiel praktisch aus und konnte nur auf dem heimatlichen Sachsenring und in Finnland ihre wahre Stärke zeigen. Ohne diese MZ war die Honda mehr oder weniger zum Alleingang verurteilt, denn mit einem wirklich gleichwertigen Gegner bekam es die japanische Vierzylinder über die Saison hinweg überhaupt nicht zu tun. Nur bei einzelnen Wertungsläufen erschienen Werkskonstruktionen, die die Führungsposition der Honda etwas anzutasten vermochten, aber zu einem Sieg über diese japanische „Wunder-Maschine" und über ihre Phalanx an Weltklassefahrern kam es nie.

In Spanien hatte es den Anschein, als könne der Honda-Streitmacht in der italienischen Benelli-Vierzylinder-Neukonstruktion unter Silvio Grasetti ein adäquater Gegner erwachsen, hatten doch Phillis und Redman beim Frühjahrsrennen in Cesenatico eine Niederlage durch Grasetti einstecken müssen. Die Benelli mit Grasetti hielt in Barcelona zwar mit dem von den Honda-Leuten Redman, McIntyre und Phillis vorgelegten irrsinnigen Tempo Schritt, aber sie fiel dann aus und erschien daraufhin nicht mehr im Blickfeld. Nur beim Monza-Rennen sah man sie noch einmal, allerdings nur beim Training: Sie war 1962 noch nicht renn- und weltmeisterschaftsreif. Dafür sorgte eine andere italienische Maschine, die Einzylinder-Moto Morini, dort, wo sie antrat, für erhebliche Konkurrenz zu den Hondas. In Holland und Italien ließ sich Exweltmeister Tarquinio Provini mit seiner unwahrscheinlich schnellen und denoch stehsicheren Moto Morini keinen Meter Boden von den Hondas abringen und konnte als Einzelgänger zweimal den beachtenswerten dritten Platz belegen. Von den weiteren, in dieser Klasse angetretenen Marken war die Zweizylinder-Zweitakt-Suzuki vom Pech und ständigen Maschinenschäden verfolgt, die spanische Bultaco, die deutschen NSU und Adler, die italienischen Aermacchi, Ducati, Mondial, die tschechischen Jawa und CZ und die erstmals in einer Weltmeisterschaft erschienene russische C 250 waren leistungsmäßig zur Statisterie verurteilt. Eine italienische Marke, früher die tonangebende bei den 250ern, trat noch einmal ganz groß in den Vordergrund: Moto Guzzi, von dem Engländer Arthur Wheeler in einer sogenannten persönlichen Abschiedsvorstellung — der 46jährige Altmeister wird nunmehr vom aktiven Sport zurücktreten — und mit einem Sieg in Argentinien auf einen hervorragenden 3. Platz im Weltchampionat 1962 gebracht!

Der Titelkampf spielte sich also mehr zwischen den einzelnen Honda-Werksfahrern ab. Tom Phillis, Bob McIntyre, Luigi Taveri, Jim Redman, Kunimitsu Takahashi, Moto Kitano, Tommy Robb, Teisuke Tanake waren die großen Honda-Spielmacher. Allen voran Jim Redman, der an seine großen Landsleute Ray Amm und Gary Hocking erinnernde Südrhodesier, der 1962 zu einer ganz enormen Form aufgelaufen war. Dann noch der Schotte Bob McIntyre und der Australier Tom Phillis. Aber bei diesen beiden Weltklassefahrern schlug das Rennfahrerschicksal am härtesten zu: Phillis stürzte bei der TT tödlich und McIntyre erlag seinen bei einem englischen Rennen auf einer 500er-Norton erhaltenen Sturzverletzungen. Der tragische Tod des Australiers, 1961 Weltmeister der 125er-Klasse, und des Schotten, Stundenweltrekordhalter auf Gilera und TT-Doppelsieger 1957, überschattete die gesamte diesjährige Motorrad-Weltmeisterschaft und muß als einer der größten Verluste in der Geschichte dieses Sportes bezeichnet werden.

Seiner beiden größten Gegner im eigenen Team beraubt, hatte Jim Redman das „Go ahead" seines Rennleiters Armstrong als vordringlichste Aufgabenstellung. Mit Siegen in Spanien, Frankreich, Holland, Westdeutschland, Ostdeutschland und Italien holte er sich bei 66 erzielten und 48 gewerteten Punkten überlegen seinen ersten Weltmeistertitel. Lediglich bei der TT und den Großen Preisen von Belgien und Ulster war er von seinen Markengefährten Derek Minter, Bob McIntyre bzw. Tommy Robb bezwungen worden. Die Sensation beim diesjährigen Kräftemessen in der 250er-Klasse war jedoch das Rennen auf dem ostdeutschen Sachsenring. Hier zeigte die MZ-Zweizylinder, von Ingenieur Walter Kaaden auf Wasserkühlung umgestellt, unter den beiden englischen Weltklassefahrern Alan Shepherd und Mike Hailwood, daß es einen gleichwertigen Gegner zur Honda gäbe, wenn die Politik im Motorsport aus dem Spiele wäre. Nachdem Shepherd bis zu seinem Ausfall klar vor Redman und McIntyre geführt hatte, gelang es auch Hailwood in einem einmaligen Rad-an-Rad-Kampf die Sage von der Honda-Überlegenheit zu zerstören. Nur mit Radlänge konnte schließlich der nachmalige Weltmeister Redman vor dem Vorjahresweltmeister Hailwood die Ziellinie überfahren, und Werner Musiol verwies den Hondafahrer Kitano auf den 4. Platz.

Die Vierzylinder-Honda sollte auch bei der deutschen Meisterschaft die überragende Rolle spielen. Günter Beer aus Frankfurt, 1960 gegen Heiner Butz (NSU) und 1961 gegen Horst Kassner (NSU) in der

Klasse 250 ccm

FIM:

1. Jim Redman, Südrhodesien	Honda 48
2. R. McIntyre, Schottland	Honda 32
3. A. Wheeler, England	Moto Guzzi 19

OMK:

1. Günter Beer, Frankfurt	Honda 16
2. M. Schneider, Augsburg	NSU 14
3. J. Karrenberg, Düsseldorf	Adler 8

250er-Meisterschaft mit seiner Zweizylinder-Zweitakt-Adler immer knapp unterlegen, hatte schon beim Großen Preis von Holland gezeigt, daß er 1962 in großartiger Form war. Mit der Adler auf dem Nürburgring hinter seinem Markenkameraden Karrenberg Zweiter, stieg der Frankfuter beim Solitude-Rennen auf die ihm vom Werk zur Verfügung gestellte Honda-Vierzylinder um. Damit hatte er endlich die Maschine in Händen, die seinem fahrerischen Talent am besten entsprach. Bei der Maschinenleistung unangreifbar geworden, zeigte Beer beim Großen Preis von Deutschland und am Schauinsland, daß er das „Geschoß" aus Japan auch bestens zu beherrschen vermochte. Er siegte zweimal überlegen und sicherte sich damit endlich nach vielen Anläufen seinen ersten Titel als Deutscher Motorrad-Meister. Ein Erfolg, der an Degner und Taveri erinnerte und der dem sympathischen Frankfurter gerne zu gönnen ist. Michael Schneider aus Augsburg auf NSU-Sportmax sowie J. Karrenberg auf Adler-Twin kamen vor Exmeister Butz (NSU) auf die nächstfolgenden Wertungsplätze.

Günther Beer, Frankfurt (Bild rechts), gelang mit seiner 250-ccm-Honda endlich der große Wurf: Mit seinem Sieg beim Freiburger Bergrekord wurde er Deutscher Meister 1962.

Jim Redman, der sympathische Südrhodesier, machte diesmal Ernst und eroberte beide WM-Titel der Mittelklasse (250 und 350 ccm).

Moto-Guzzi: Jim Redman Doppel-Weltmeister

Der Augsburger Klaus wird Meister mit einer Norton

Klasse 350 ccm

FIM:

1. Jim Redman, Südrhodesien	Honda 32
2. T. Robb, Irland	Honda 22
3. M. Hailwood, England	MV Agusta 20

OMK:

1. A. Klaus, Augsburg	Norton 14
2. H. Butz, Aspisheim	Norton 12
3. K. Hoppe, Diekholzen	AJS 5

Seit dem Aufhören von Moto Guzzi und Gilera war die Vierzylinder-MV Agusta, von den Werks-Assen John Surtees, John Hartle und Gary Hocking sowie Mike Hailwood gefahren, die überlegene Maschine in der 350-ccm-Klasse. Zwar waren die englischen Norton- und AJS-Einzylinder unwahrscheinlich schnell geworden, aber sie konnten die MV in dieser Klasse nie aus der Führungsrolle hinausdrängen, auch wenn das Werk in Gallarate wenig für die Weiterentwicklung ihrer leichteren Vierzylinder tat. Größere Hoffnung hatte die Motorsportwelt im Jahre 1961, daß ein Kräftegleichgewicht bei den 350ern wiederhergestellt würde, als die tschechische Jawa-Parallel-Twin und die neue italienische Bianchi-Parallel-Twin mit großartigem Fahreraufgebot gegen die MV-4 antrat und beide Werkskonstruktionen sich als unheimlich schnell erwiesen. Aber weder dem Tschechen Frantisek Stastny mit der Jawa noch dem Schotten Bob McIntyre mit der Bianchi gelang das Gleichziehen.

Als die Saison 1962 begann, für die 350er-Klasse mit der englischen TT, schien es so, als würde die Führungsrolle der MV Agusta auch diesmal nicht angetastet werden. Mike Hailwood, neben Hocking zweites As bei MV, siegte auf der Insel Man, Hocking wurde Zweiaber im entscheidenden Lauf am Schauinsland reichte es Butz nicht auf einen der ersten Plätze. Klaus siegte am Berg und gewann mit 14 gegen 12 Punkten den begehrten Meistertitel vor seinem Norton-Rivalen. Exmeister Karl Hoppe aus Diekholzen wurde, etwas abgeschlagen, auf AJS Dritter.

ter, und erst dahinter kamen die Jawa, die Norton und die AJS. Von der Bianchi war sowieso kaum mehr etwas zu sehen, das Werk hatte sich zurückgezogen und ließ die schnelle Twin nur noch selten bei WM-Läufen an den Start. Man rechnete sich schon aus, ob wohl der Engländer Hailwood oder der Südrhodesier Hocking den neuen Titel gewinnen würde, als für MV Agusta der erste Schlag kam: Der Vorjahresdoppelweltmeister, der erste Mann im MV-Team, Hocking, erklärte nach seinem Senior-TT-Sieg den Rücktritt vom aktiven Rennsport. Nun war also Mike Hailwood auf sich allein gestellt.

Der zweite Schlag gegen MV Agusta kam aus Japan: Honda brachte beim Großen Preis von Holland eine aus der Viertellitermaschine entwickelte Vierzylinder von 284 ccm an den Start und Jim Redman schlug mit dieser den sich verzweifelt wehrenden Mike Hailwood auf der „königlichen" MV-Vierzylinder! Der Bann war gebrochen, das Herz des Grafen Domenico Agusta jedoch auch, denn dieser zog vorläufig sein 350er-Aufgebot aus den Rennen, um erst wieder in Hohenstein-Ernstthal zu erscheinen. Vergeblich! Inzwischen hatte Redman den Großen Preis von Ulster gewonnen, er gewann auch auf dem Sachsenring vor Hailwood, er gewann sogar in der Höhle des Löwen, in Italien. Aber vor den eigenen Landsleuten hatte MV Agusta schon gar nicht mehr den Mut gehabt, gegen die nun auf echte 348 ccm Hubvolumen angewachsene Honda-4 anzutreten. In Monza verblieb deshalb Bianchi die Ehre, wie in Holland mit einem 3. Platz für Italien einzustehen. Die letzte Trumpfkarte spielte Honda in Finnland aus, wo der vorzügliche Irländer Tommy Robb vor Jim Redman zum Siege kam. Mit 32 Punkten eroberte sich Jim Redman auf Anhieb den Titel in dieser Klasse und war damit in einem einzigartigen Siegeszug zum Doppelweltmeister und erfolgreichsten Fahrer des Jahres aufgestiegen.

MV Agusta, Jawa, Bianchi, AJS und Norton hatten übers Jahr einen neuen Spitzenreiter bekommen, die Honda 350-ccm-Vierzylinder erwies sich als ebenso phantastisch schnell und unerhört zuverlässig wie ihre kleineren, schon länger erfolgreichen Schwestern. Hut ab vor diesem Können der japanischen Ingenieure und Mechaniker!

In der deutschen Meisterschaftsrunde trat ein junger, erfolgversprechender Nachwuchsfahrer, der Augsburger Klaus, mit sehr schönen Leistungen auf seiner Norton in Erscheinung. Zwar hatte der einstige 250er-Meister Heiner Butz auf dem Nürburgring und in St. Wendel gesiegt, während Klaus jeweils Zweiter geworden war,

Die Technik beherrscht unsere Zeit. Vom modernen Flugzeug bis zum täglichen Gebrauchsgegenstand schafft sie rastlos Werte. Lacke und Farben schützen und erhalten diese.

Glasurit- Lacke und -Farben finden überall Verwendung, und für die Haltbarkeit des mit ihnen behandelten Materials bürgt schon der Name Glasurit!

Glasurit

GLASURIT

WERKE
M. WINKELMANN AKTIEN-GESELLSCHAFT
HILTRUP I. W. HAMBURG BERLIN

Albert Seitz (Nr. 149) erkämpfte sich mit seiner 174 ccm Zündapp eine wertvolle Goldmedaille. Fritz Witzel (Nr. 151) gehörte zum Fabrikteam Hercules I, er fuhr ebenfalls eine 175-ccm-Maschine. Rechts im Bild der Italiener Franco Dall'Ara auf einer Guzzi

Volker Kramer gehört zu den Stars des Zündapp-Stalles: Mit seiner 98-ccm-Maschine half er dem deutschen Silbervasen-Team B, den sportlich höchsten Preis nach der „Trophäe" nach 24 Jahren wieder zu gewinnen, dem Zündapp-Fabrikteam II zum Fabrikmannschaftspreis (ersten Platz und Große Goldmedaille), um schließlich auch noch in der Einzelwertung eine Goldmedaille nach Hause zu nehmen – eine wirklich große Leistung des jungen Motorsportlers.

ZÜNDAPP

erfolgreichstes Fabrikat!

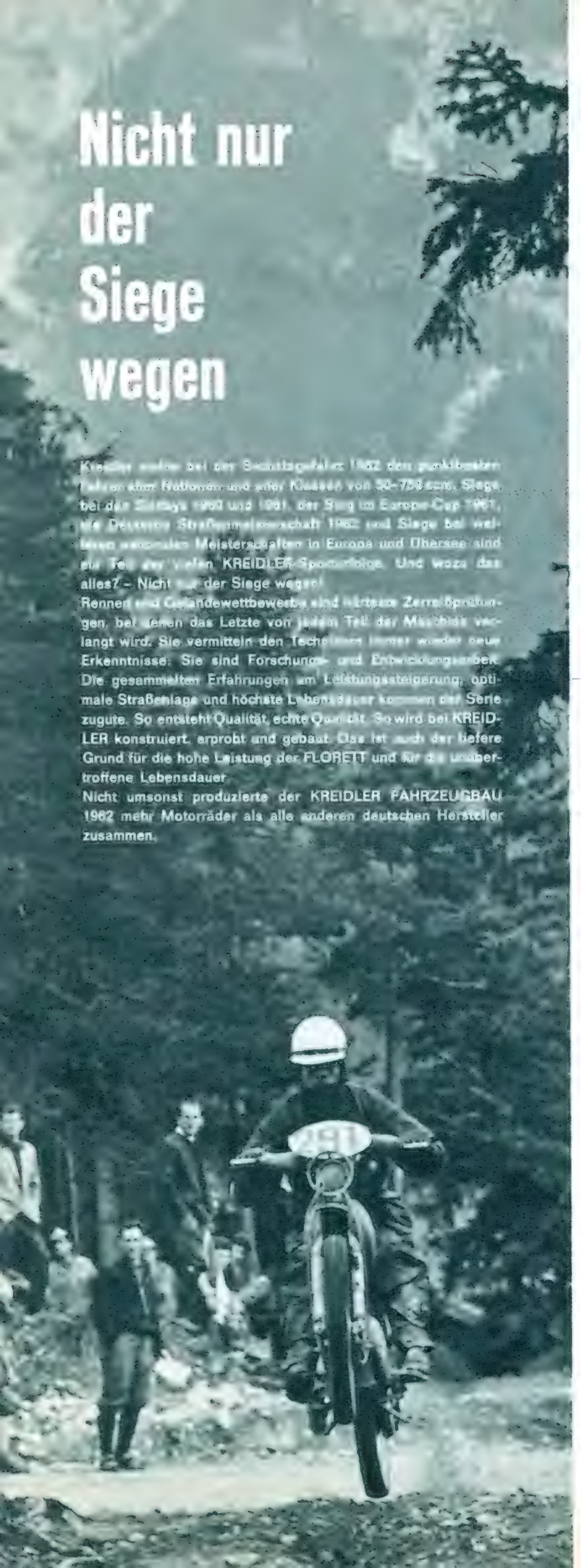
Bei der **„Deutschen Geländemeisterschaft 1962"** verdoppelte ZÜNDAPP seinen Vorjahreserfolg mit 4 Deutschen Meistern und siegte mit V. Kramer (50 ccm), M. Zimmermann (75 ccm), S. Gienger (100 ccm) und L. Specht (175 ccm).

Auch bei der **„Deutschen Trialmeisterschaft 1962"** siegte ZÜNDAPP mit 2 Deutschen Meistern. G. Sengfelder auf Trophy 175 S und G. Franke auf Trophy 250 S errangen den Meistertitel in der Klasse bis 200 bzw. über 200 ccm.

Ein weiterer Beweis für Zuverlässigkeit und Qualität waren die **„Six-Days 1962"**: Bei dieser schwersten Zuverlässigkeitsfahrt der Welt holte sich ZÜNDAPP 11 Gold- und 5 Silbermedaillen, war mit zwei Maschinen – 50 und 100 ccm – im siegreichen Silbervasenteam und erhielt als beste Fabrikmannschaft die ‚Goldene Medaille der FIM'.

ZÜNDAPP produzierte 1961 die meisten motorisierten Zweiräder in Deutschland. Diese Spitzenposition behauptet ZÜNDAPP auch im Jahre 1962. Mehr über ZÜNDAPP erfahren Sie aus interessantem Informationsmaterial; Postkarte genügt.

ZÜNDAPP-WERKE GMBH, 8 München 8, Anzinger Straße 1-3



Nicht nur der Siege wegen

Kreidler siegte bei der Sechstagefahrt 1962 den punktbesten Fahrern einer Nationen- und einer Klassen von 50–750 ccm. Siege bei den Six Days 1960 und 1961, der Sieg im Europa-Cup 1961, die Deutsche Straßenmeisterschaft 1962 und Siege bei weiteren nationalen Meisterschaften in Europa und Übersee sind nur Teil der vielen KREIDLER-Sporterfolge. Und wozu das alles? – Nicht nur der Siege wegen!

Rennen und Geländewettbewerbe sind härteste Zerreißproben, bei denen das Letzte von jedem Teil der Maschine verlangt wird. Sie vermitteln den Technikern immer wieder neue Erkenntnisse. Sie sind Forschungs- und Entwicklungsarbeit. Die gesammelten Erfahrungen um Leistungssteigerung, optimale Straßenlage und höchste Lebensdauer kommen der Serie zugute. So entsteht Qualität, echte Qualität. So wird bei KREIDLER konstruiert, erprobt und gebaut. Das ist auch der tiefere Grund für die hohe Leistung der FLORETT und für die unübertroffene Lebensdauer.

Nicht umsonst produzierte der KREIDLER FAHRZEUGBAU 1962 mehr Motorräder als alle anderen deutschen Hersteller zusammen.

Seit 1938 erstmals wieder

Internationale Trophäe

1961 hatte das deutsche Nationalteam mit den Fahrern Lorenz Müller, Lorenz Specht, Richard Hessler, Günther Dotterweich, Erwin Schmider und Sebastian Nachtmann im Bergland von Wales die Trophäe der FIM und damit die Sechstagefahrt gewonnen. Bestimmungsgemäß wurde daraufhin Westdeutschland zur veranstaltenden Nation für die diesjährige Veranstaltung, die 37. in der langen Reihe der Motorrad-Sechstagefahrten seit 1913. Wieder war Garmisch-Partenkirchen — wie 1934, 1936, 1956 und 1958 — mit seinem Skistadion das Zentrum der Fahrt, mit Start und Ziel für jede Tagesetappe, und das Werdenfelser Land mit seinem großartigen Voralpengebiet das Prüfungsgelände für die insgesamt 286 Teilnehmer aus 16 Ländern.

Deutschland hatte bisher insgesamt siebenmal die Sechstagefahrt gewonnen, wobei allerdings der Sieg von 1939 wegen Kriegsbeginn von der FIM nicht offiziell bestätigt wurde. Nach dem 2. Weltkrieg kamen deutsche Nationalteams bis jetzt dreimal zum Erfolg, und zwar 1955, 1957 und 1961. Aber diese Sechstage-Siege wurden im Ausland errungen, und noch niemals seit dem Wiederbeginn im Jahre 1947 konnte eine deutsche Mannschaft auf heimischem Boden die Internationale Trophäe für sich buchen. Kein Wunder also, daß man in diesem Jahr alles dran setzte, dieses Ziel endlich einmal zu erreichen.

Die Oberste Motorradsport-Kommission (OMK) hatte die gleiche Mannschaft wie im Vorjahr nominiert, also Nachtmann auf der 600er-BMW, Schmider auf der 300er-NSU, Hessler auf 250 ccm Zündapp, Dotterweich auf 250 ccm Maico, Lorenz Müller mit der Hercules 175 und Specht mit der Zündapp 175. Sie hatten die Nationalteams aus Großbritannien, Polen, der Tschechoslowakei, Italien, Schweden und der Sowjetunion als Gegner. Die Hoffnungen auf eine siegbringende Leistung dieses Teams wurden jedoch schon am zweiten Fahrtag zerstört. Mannschaftskapitän Nachtmann war am Montag, dem 17. September, also am 1. Fahrtag, zweimal zu Boden gegangen und hatte sich bei dem ersten Sturz — wie die Ärzte später feststellten — den Speichenknochen am rechten Arm gebrochen. Der BMW-Fahrer trat am 2. Fahrtag trotz seinen starken Schmerzen zum Start an, mußte jedoch trotz zähem Durchhaltewillen die Fahrt aufgeben, da der gebrochene Arm ein Weitermachen unmöglich machte. Damit war das deutsche Trophy-Team gesprengt, und in der Folgezeit schälte sich die Nationalmannschaft der Tschechoslowakei auf ihren Jawa- und CZ-Maschinen als die beste und überlegene Equipe heraus. Mit 0 Strafpunkten gewann die CSSR mit den Fahrern Höffer, Stepan, Bouska, Polanka, Miarka und Roucka die FIM-Trophäe vor Großbritannien (108), Sowjetunion (140), Polen (432), Italien (447), Deutschland (600) und Schweden (900). Sie hatte somit seit 1947 zum 7. Male den Sechstage-Erfolg auf ihrer Seite. Nachtmanns Ausfall im deutschen Trophy-Team blieb nicht der einzige, denn am Samstag, 22. September, dem Schlußtag, fiel auf dem kurzen Geländeabschnitt vor dem Geschwindigkeitstest auch noch der Zündappfahrer Hessler wegen Maschinenschaden aus. Nachdem die deutschen Trophy-Hoffnungen bereits frühzeitig zunichte gemacht waren, konzentrierte sich alle Aufmerksamkeit auf das Abschneiden der beiden deutschen Silbervasen-Mannschaften. Im Vasen-A-Team hatte die nationale Sportbehörde auf die Fahrer Schek, Kämper, Augustin und Lehner gesetzt, die mit Maschinen von Maico (350 und 250 ccm), sowie Hercules (175 und 100 ccm) antraten. Aber schon am zweiten Fahrtag fielen Augustin und Schek aus, ihre Maschinen machten nicht mehr mit. Um so mehr zog dafür das Vasen-B-Team auf heimatlichem Boden nach vorne, und in diesem Team praktizierte man zum erstenmal in einer so hochoffiziellen nationalen Vertretung die Leistungsfähigkeit von Motorrädern kleinsten Hubvolumens. Volker Kramer fuhr eine Zündapp 100, Heinz Klingenschmidt eine Victoria 75, Günter Sengfelder eine Zündapp 50 und Horst Rotermundt eine Kreidler 50. Was zuerst niemand glauben wollte, geschah: Deutschland B führte am 1. Tag mit 475,423 Gutpunkten vor Finnland (458,503) und 11 weiteren strafpunktfreien Teams. Am 2. Tag waren noch 10 Teams strafpunktfrei, und Deutschland B lag mit 713,939 Gutpunkten vor Großbritannien B, CSSR A und B, noch Italien A und Großbritannien A frei, am Mittwoch noch 6, und bei diesen sechs strafpunktfreien Vasenteams blieb es bis zum Schluß, wobei allerdings das deutsche B-Team seine Gutpunktezahl auf 2385,049 erhöhte. Weder GroßbritannienB CSSR A und B, noch Italien A und Großbritannien A gelang es, den vier bravourös fahrenden Deutschen den Sieg im Silbervasen-Wettbewerb streitig zu machen. Es war der 3. Erfolg einer deutschen Mannschaft seit Bestehen der Sechstagefahrt, denn nur 1935 und 1938 hatten deutsche Fahrer die Silbervase gewinnen können. Aber nicht nur den vier Mannschaftsmitgliedern wurde höchste Anerkennung für ihre großartige Leistung gezollt, sondern auch das Durchhaltevermögen und die Geländetauglichkeit der Liliput-Motorräder von 50, 75 und 100 ccm erregten höchste Bewunderung und Anerkennung in der gesamten Motorsportwelt.

Silbervase für Deutschland

geht wieder in die CSSR

Als weitere sehr schöne Ergebnisse dieser vom ADAC-Gau Südbayern organisierten und von Fahrtleiter Otto Sensburg mustergültig durchgeführten schweren Motorrad-Sechstagefahrt über eine Gesamtdistanz von mehr als 1500 Kilometern müssen außerdem der Gewinn des Clubteampreises durch die Mannschaft des ADAC-Gaues Württemberg als einzigem Team neben Dukla Prag (CSSR), des Fabrikteampreises durch Zündapp, Kreidler und die Zweirad-Union und von 35 Gold-, 28 Silber- sowie 10 Bronze-Medaillen durch deutsche Fahrer in der Einzelwertung genannt werden. Eine besondere Glanzleistung vollbrachte außerdem der Fahrer Horst Rotermundt mit seiner Kreidler 50, denn er wurde unter den 200 ans Ziel gekommenen Sechstage-Spezialisten der erfolgreichste Fahrer der Individualwertung, dicht gefolgt von Volker Kramer auf der Zündapp 100. Insgesamt betrachtet war die XXXVII. Sechstagefahrt trotz des Pechs in der Trophy-Wertung ein schöner und großer Erfolg für den deutschen Motorradsport.

Alfred Michel fuhr ein 50-ccm-Kreidler um den Fabrik-Mannschaftspreis, das Kreidler-Team belegte bei stärkster ausländischer Konkurrenz den 2. Platz.

6-Tage-Fahrer Klaus Kirsch schaffte mit seiner Hercules 173 die Silbermedaille in der Einzelwertung.

Ehrenliste

der 37. Internationalen Sechstage-Fahrt 1962

Internationale Trophäe der FIM

1.	Tschechoslowakei	0 Strafpunkte
2.	Großbritannien	108 „
3.	Sowjetunion	140 „
4.	Polen	432 „
5.	Italien	447 „
6.	Deutschland	600 Strafpunkte

Internationale Silbervase

1.	Deutschland B	0 Strafp./2385,049 Gutp.
2.	Großbritannien B	0 Strafp./2271,802 „
3.	Tschechoslowakei A	0 Strafp./2250,437 „
4.	Tschechoslowakei B	0 Strafp./2221,217 „
5.	Italien A	0 Strafp./2136,675 „
6.	Großbritannien A	0 Strafp./2116,308 Gutp.

Klubmannschaftspreis (Große Goldmedaille)

Dukla Prag	0 Strafp./1686,958 Gutp.
ADAC Gau Württ. I	0 Strafp./1672,639 Gutp.

Fabrikmannschaftspreis (Große Goldmedaille)

1. Zündapp II	2. Kreidler I
3. CZ II	4. Jawa I
5. Jawa II	6. Moto Guzzi II

Goldmedaille:

E. Schmider	NSU 350
F. Nödinger	Maico 277
G. Dotterweich	Maico 250
A. Seitz	Zündapp 174
H. Liedl	Puch 172
L. Specht	Zündapp 174
H. Clasen	Zündapp 175
F. Höhn	Zweirad-Union 174
V. Kramer	Zündapp 98
W. Gehring	Zündapp 98
S. Gienger	Zündapp 98
H. Klingenschmidt	Victoria 74

Silbermedaille:

E. Föhner	BMW 490
H. Krottenmüller	Express 244
K. Servay	Puch 250
L. Erben	Maico 247
H. Uhlig	MZ 249
F. Happel	Maico 245
P. Papesch	Hercules 173
K. Kirsch	Hercules 173
B. Schwär	Hercules 173
W. Hinze	Hercules 173
E. Mardorf	Hercules 173
F. Pfitzmaier	Hercules 97

Bronzemedaillen:

F. Herrmann	BMW 490
A. Diesch	Puch 250
H. Rath	Puch 175

Bester Einzelfahrer:

Horst Rotermundt, Nürnberg, Kreidler 50
0 Strafpunkte/599,701 Gutpunkte

Deubel/Hörner verteidigen auf BMW Titel

Hailwood übernahm Hockings MV Agusta-Erbe • Hiller auf BMW schlug noch einmal seine Norton-Gegner

Klasse 500 ccm

FIM:

1. Mike Hailwood, England	MV Agusta 40
2. A. Shepherd, England	Matchless 29
3. Ph. Read, England	Norton 11

OMK:

1. Ernst Hiller, Brackwede	BMW 12
2. R. Gläser, Vienenburg	Norton 10
3. W. Scheimann, Bremen	Norton 9

Die Saison 1962 brachte zu einem weiteren Male die alte Rivalität zwischen der italienischen Vierzylinder-MV Agusta und den beiden englischen Einzylinder-Konstruktionen von Norton und Matchless. Obwohl die beiden britischen Marken, insbesondere die Matchless, hervorragende Leistungen an den Tag legten, blieb ihnen auch in diesem Jahr eine Bezwingung der italienischen Supermaschine versagt. Auch Jawa hatte den Versuch unternommen, mit einer aufgebohrten 350-ccm-Zweizylinder in den Führungsbereich der MV einzubrechen, doch dies gelang ihr ebenso wenig wie der bei einigen Rennen unter Silvio Grasetti an den Start gebrachten übervolumigen 350er-Bianchi-Twin des bekannten italienischen Fahrrad-Konzerns. Hier, in der Halbliter-Soloklasse, blieb die MV Agusta-Vierzylinder auf ihrem seit 1948 eingenommenen Piedestal, hier war dieser Marke noch nicht beizukommen.

Bei der englischen Tourist Trophy, auf dem schweren, gebirgigen 60-Kilometer-Rundkurs auf der Insel Man, gab Südrhodesiens Vorjahresdoppelweltmeister Gary Hocking eine unvergessene Vorstellung seines Fahrkönnens. Mit unwahrscheinlicher Geschwindigkeit jagte er seine heulende MV-4 um den tückischen Kurs und brach Runden- sowie Streckenrekord, die für unangreifbar gehalten worden waren. Selbst sein Stallgefährte Mike Hailwood kam hier nicht mehr ganz mit und mußte sogar das Rennen wegen Maschinenschaden auf dem 12. Platz beenden. Hockings Siegesfahrt war aber zugleich seine Abschiedsvorstellung im Motorradrennsport, denn wenige Tage nach der TT gab der Südrhodesier seinen Rücktritt bekannt. Er selbst gab als Grund an, daß er die von Graf Agusta inszenierte Hetzjagd zwischen ihm und Hailwood nicht weiter mitmachen wolle, in Fachkreisen sprach man jedoch davon, daß Hocking gar nicht ganz Schluß machen, sondern im Automobilrennsport wieder erscheinen werde. Und so kam es auch: Hocking gilt heute als beachtenswerter Nachwuchsmann bei den Formel-I-Rennwagen, muß jedoch noch viel lernen, ehe er im Reigen der Graham Hill, Jimmy Clark, John Surtees, Phil Hill, Dan Gurney und Bruce McLaren mitmischen kann.

Ohne Hocking im Titelwettbewerb, war es für Mike Hailwood, dem Allroundrennfahrer, ein leichtes, sämtliche folgenden Großen Preise an sich zu reißen. Seiner MV war einfach nicht beizukommen. Viel interessanter war der Kampf hinter dem einsamen Spitzenreiter, der Kampf zwischen den Norton-, Matchless, Jawa- und Bianchi-Fahrern um die vorderen Plätze in den Rennen wie in der Wertung. Aus der Vielzahl der Fahrer ragten dabei die Engländer Boyce, Stevens, Ingram, Setchell, Minter, Read, Shepherd, Godfrey, Driver, Findley, Langston, Spence, der Tscheche Stastny, der Italiener Grasetti, der Schwede Gunnarsson, der Finne Resko und der Österreicher Schneider als großartige Könner heraus. Aus diesem Reservoir bildet sich die Eliteschicht der neuen Weltklasse, und selbst bei dem Abgang eines so guten Mannes wie Hocking, bei dem großen Verlust durch Libero Liberatis, Phillis' und McIntyres Tod braucht es einem für die Besetzung der schnellsten Werksmaschinen für die Zukunft nicht bange zu sein. Die Nachwachsenden schwingen sich in die Sättel der großen Vorbilder und erzwingen eine neue Epoche im Rennsport!

Als ganz großer Klassefahrer erwies sich Alan Shepherd, und zwar nicht nur auf der 250-ccm-MZ in Hohenstein-Ernstthal, sondern ebensosehr auf der 350er-AJS und 500er-Matchless. Sein Sieg in Finnland und seine drei zweiten Plätze machten ihn zum Vizeweltmeister dieser Klasse. Sie brachten ihm die Chance, für 1963 im neu aufgezogenen MV Agusta-Werksteam, das neben der 500-ccm-Klasse wahrscheinlich auch die 250-ccm-Klasse mit einer neuen Vierzylinder belegen wird, eine entscheidende Rolle spielen zu dürfen. Neben dem Vorjahres-Junior-TT-Sieger Phil Red muß vor allem auch Bert Schneider hervorgehoben werden, der es mit seiner Norton auf immerhin 10 Punkte und damit zum 4. Wertungsplatz insgesamt brachte. Ein ausgezeichneter Erfolg für den Österreicher und eine Bestätigung, daß es auch auf dem Kontinent hervorragende Fahrer gibt, die sich in jedem Werksteam gut ausnehmen würden. Deutsche Fahrer kamen bei den Weltmeisterschaftsläufen überhaupt nicht zum Zuge, auch keine deutsche BMW konnte von sich reden machen. Die große Zeit der Solo-BMW, einmal von einem Georg Meier, Walter Zeller, Dickie Dale, Geoff Duke, Fumio Itoh, Hans Baltisberger, Hans Maier und Ernst Hiller in den internationalen Kampf geführt, ist vorbei. In Deutschland allerdings trat die Boxer-Zweizylinder aus München nochmals ins Blickfeld. Der mehrfache Exmeister dieser Klasse, Ernst Hiller, Brackwede, kehrte von seiner Matchless wieder zu seiner alten Liebe zurück. Die BMW revanchierte sich für diese erneute Treue mit einer Leistung, der weder die schnellsten in deutscher Hand befindlichen Nortons noch die Matchless' gewachsen waren. Mit einem Ersten, einem Zweiten und einem Vierten sicherte sich Ernst Hiller nach 1957, 1958 und 1959 zum 4. Mal den deutschen Meistertitel der Halbliterklasse. Der Exmeister von 1960, Rudi Gläser, Vienenburg, kam mit seiner Norton zur Ehre des Vizemeisters vor seinem Markengefährten Werner Scheimann, Bremen, Karl Recktenwald, Winterbach, und Exmeister Karl Hoppe, Diedholzen.

Mike Hailwood, England

Für Ihr Sport-Archiv Bisher erschienen: Deutsche Fußballmeisterschaft 1949*, 1950*, 1951*, 1952*, 1953*, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958 (1959), (1960), (1961), (1962); Fußball-Meisterschaft 1954* (1958*), (1962); Welt- und Deutsche Motormeister 1950, 1951, 1952 (1953), 1954, 1955, 1956, 1957 (1958, 1959), (1960), (1961); Leichtathletikmeister 1951*, 1953*, 1954, 1956, 1957, 1958 (1959), (1960), (1961); Europa-Leichtathletik-Meister (1958*), (1962). Farbhefte: Olympiade in Oslo* (DM 1,80) und Olympia in Helsinki (DM 2,–); Olympia in Cortina* (1956); Olympia in Stockholm* (1956); Olympia in Melbourne*, Ausgabe A und B je DM 1,50; Olympia in Squaw Valley (1960); Olympia in Rom, Ausgabe A und B (1960). Bei rechtsverbindlicher Bestellung ist Voreinsendung des Betrages nicht erforderlich, der Sendung wird Zahlkarte beigelegt, der Rechnungsbetrag wäre sofort postwendend einzuzahlen.
Jahreszahl in Klammern = DM 1,–, sonst DM –,50. * Soweit noch vorhanden

PRESSEVERLAG BAHR KG, NÜRNBERG 2

ORDNUNGS-MAPPEN
»Olympia und Leichtathletik«
Ausführung in Blau
»Fußball und Motor«
Ausführung in Grün
mit Stahlstäben zum Einhängen der Bildhefte, verstärkt mit Leinen und Kunstleder-Rücken
nur je DM 3,85

der WM und Deutschen Meisterschaft

Camathias/Winter, Schweiz und Kölle/Hess leisteten erbitterten Widerstand

Die seit 1954 in der Gespannklasse existierende Hegemonie der BMW-Zweizylinder ist Jahr für Jahr an dieser Stelle ausführlich gewürdigt worden. Es braucht also nicht noch einmal gesagt zu werden, welche Rolle die deutsche Konstruktion, welche Bedeutung die deutschen Weltmeister in dieser Klasse bis jetzt gespielt haben. Hier blieb das früher auch in den Soloklassen geltende deutsche Moment der tonangebenden Führungsrolle im internationalen Motorrad-Rennsport gewahrt. Es sind die BMW-Maschinen und ihre Fahrer, die auch weiterhin im In- und Ausland von der Ingenieurkunst und dem handwerklichen Können in einem deutschen Motorrad-Werk künden und die in der Fahrerwertung der Weltmeisterschaft die Flagge ihrer Nation vom Fahnenmast der Großen Preise nicht verschwinden lassen.

Dem Gesetz der Serie folgend, hätte sich in der 500er-Gespannklasse im Jahre 1962 dasselbe ereignen müssen wie in der 50- und 125-ccm-Soloklasse. Wenn schon die seitherigen mehrfachen Vizeweltmeister Ernst Degner und Luigi Taveri in diesem Jahr endlich zu ihrem ersten Titelgewinn kamen, warum sollte es nicht auch dem ewigen Zweiten in der Seitenwagen-Kategorie, dem Schweizer Florian Camathias, bei diesem erneuten Anlauf gelingen, auch einmal Weltmeister zu werden? Doch diese Rechnung ging nicht auf, so sehr sich der Schweizer bemühte, seine Pechsträhne endlich einmal zu durchbrechen. Zum Frühjahr 1962 waren die BMW-Gespanne nochmals schneller geworden. Viele Fahrer hatten daran gearbeitet, durch Tieferlegen des Maschinenschwerpunktes und durch eine fast liegende Sitzposition weitere Vorteile herauszuholen. Sowohl die Schweizer Camathias und Scheidegger als auch die Deutschen Deubel, Kölle und Butscher traten mit mehr oder weniger tiefliegenden Gespannen an, wie es ihnen vor Jahren das BMW-Weltmeisterpaar Fath/Wohlgemuth einmal vorgemacht hatte.

Zur Erhöhung des Spannungsmomentes trug jedoch ein englisches Gespann bei, eine Parallel-Zweizylinder-BSA, getunt und gefahren von Chris Vincent mit Beifahrer Campbell. Diese BSA war das Musterexemplar eines sogenannten „Kneelers", bei der also der Fahrer eine fast liegende Sitzposition einnimmt und sich mit den Knien auf schalenförmige (Fuß-)Rasten abstützt. Als mit Barcelona der Kampf begann, erwiesen sich die Vorjahresweltmeister Deubel/Hörner eindeutig überlegen, sowohl gegenüber Camathias/Winter und Scheidegger/Burkhard als auch zu Vincent/Campbell. In Frankreich wiederholte das deutsche Meisterteam seinen Sieg, und wieder wurde Camathias/Winter „nur" Zweiter. Erst bei der TT schlug es in den BMW-Rennstall ein: Nach Ausfall von Deubel/Hörner und Camathias/Winter wurden Vincent/Campbell TT-Sieger vor Kölle/Heß. Zum erstenmal seit 1954 hatte wieder eine englische Maschine eine Seitenwagen-TT gewonnen, zum erstenmal überhaupt hatte eine BSA eine Tourist Trophy gewonnen, und zum erstenmal seit der Norton-Zeit von Eric Oliver und Cyril Smith hatte die BMW in der Gespannklasse eine Schlappe erhalten. Das war wie eine Kampferspritze in einen stagnierenden Blutkreislauf. Sollte mit der BSA endlich —? Aber in Holland, Belgien und auf der Solitude zertrümmerten die aufgescheuchten BMWs die Hoffnungen auf ein Gleichziehen der englischen Maschine um des Kampfbildes willen. In Holland hatte es Scheidegger zum Sieg gereicht, in Belgien kam endlich Camathias an die Reihe. Als aber der Schlußlauf auf der Solitude anläßlich des Großen Preises von Deutschland stieg, war es das deutsche Paar Deubel/Hörner, das sich das Szepter nicht mehr aus der Hand nehmen ließ. Mit drei Erfolgen, einem zweiten und einem dritten Platz wurden die Mühlenauer Könner mit 34 Punkten erneut Weltmeister der 500-ccm-Seitenwagenklasse. Ein prächtiger, großartiger Erfolg des jungen Meisterpaares, das sich von keinem Gegner irritieren ließ. Bedauerlich natürlich für Florian Camathias aus Montreux, daß es ihm trotz erneutem höchstem fahrerischen und maschinellen Einsatz ein weiteres Mal nicht gelungen ist, die Weltmeisterkrone zu gewinnen. Aber dieser im Nehmen harte Eidgenosse wird noch nicht aufgeben, er wird weiterfahren, so wie man den Florian Camathias als unverzagten Sportsmann kennt. Ob das Jahr 1963 ihm wohlgesonnener ist?

Wer schon Weltmeister ist und zum zweitenmal Weltmeister werden sollte, hat natürlich in der deutschen Meisterschaft die allergrößten Gewinnchancen. Deubel/Hörner gaben bei den vier deutschen Wertungsläufen auch keinen Fuß Boden frei und siegten viermal einwandfrei. So kamen sie auch hier erneut zu deutschen Titelehren und zur Wiederholung ihres Vorjahres-Erfolges, wozu man sagen muß, daß die beiden schon ganz großartige Sportsleute sind. Sie reihen sich würdig ihren großen BMW-Vorbildern Kraus/Huser, Klankermeier/Wolz, Noll/Cron, Seppenhauser/Wenzhofer, Faust/Remmert, Hillebrand/Grunwald, Schneider/Strauss und Fath/Wohlgemuth an. Doch darf nicht übersehen werden, daß mit Kölle/Heß aus Sindelfingen, Butscher/Butscher aus Riedlingen, Auerbacher/Dein aus Bad Wörishofen und Rohsiepe/Böttcher aus Gelsenkirchen weitere sehr gute deutsche Gespannpaare vorhanden sind, die in dieser Reihenfolge die nächsten Wertungsplätze hinter den deutschen (und) Weltmeistern belegten.

Klasse 500 ccm Seitenwagen

FIM:

1. Deubel/Hörner, Deutschland	BMW 34
2. Camathias/Winter, Schweiz	BMW 26
3. Scheidegger/Burkhard, Schweiz	BMW 18

OMK:

1. Deubel/Hörner, Mühlenau	BMW 18
2. Kölle/Hess, Sindelfingen	BMW 11
3. Butscher/Butscher, Riedlingen	BMW 9

Deubel-Hörner, Deutschland

Der Weg zur Welt- und Deutschen Meisterschaft

Name	Nation	Fabrikat	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Pkt. Ges.	Pkt. Gew.
A. Weltmeisterschaft															
Klasse 50 ccm															
E. Degner	Deutschland	Suzuki	—	—	8	8	8	8	—	—	—	3	6	41	41
H. G. Anscheidt	Deutschland	Kreidler	8	—	3	4	6	6	—	—	8	4	4	43	36
L. Taveri	Schweiz	Honda	4	4	6	—	4	3	—	3	1	8	—	33	29
J. Huberts	Holland	Kreidler	—	8	—	6	1	—	—	8	4	—	2	29	29
Klasse 125 ccm															
L. Taveri	Schweiz	Honda	4	3	8	8	8	8	8	8	6	6	—	67	48
J. Redman	S.Rhodesien	Honda	6	6	2	6	6	—	4	6	3	8	—	47	38
T. Robb	Irland	Honda	—	4	6	4	—	6	6	3	4	—	—	33	30
K. Takahashi	Japan	Honda	8	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	16
Klasse 250 cm															
J. Redman	S.Rhodesien	Honda	8	8	6	8	6	8	6	8	8	—	—	66	48
B. McIntyre	Schottland	Honda	6	6	—	6	8	6	—	—	—	—	—	32	32
A. Wheeler	England	Moto Guzzi	—	—	3	1	2	2	3	—	—	—	8	19	19
T. Phillis	Australien	Honda	4	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	12	12
Klasse 350 ccm															
J. Redman	S.Rhodesien	Honda	—	—	—	8	—	—	8	8	8	6	—	38	32
T. Robb	Irland	Honda	—	—	—	—	—	—	4	4	6	8	—	22	22
S. M. Hailwood	England	MV Agusta	—	—	8	6	—	—	—	6	—	—	—	20	20
F. Stastny	CSSR	Jawa	—	—	4	3	—	—	6	—	3	—	—	16	16
Klasse 500 ccm															
S. M. Hailwood	England	MV Agusta	—	—	—	8	8	—	8	8	8	—	—	40	40
A. Shepherd	England	Matchless	—	—	—	3	6	—	6	6	—	8	—	29	29
Ph. Read	England	Norton	—	—	—	4	—	—	4	—	3	—	—	11	11
B. Schneider	Österreich	Norton	—	—	3	2	—	—	—	4	1	—	—	10	10
Klasse 500 ccm m. Seitenwagen															
Deubel/Hörner	Deutschland	BMW	8	8	—	6	4	8	—	—	—	—	—	34	34
Camathias/Winter	Schweiz	BMW	6	6	—	—	8	6	—	—	—	—	—	26	26
Scheidegger/Burkhard	Schweiz	BMW	—	—	—	8	6	4	—	—	—	—	—	18	18
Kölle/Hess	Deutschland	BMW	4	3	6	4	—	—	—	—	—	—	—	17	17

Marken-Wertung

Klasse 50 ccm
1. **Suzuki, Japan** Ges.Pkt. 59 gewertete Punkte 46
2. Kreidler, Deutschland 61/44
3. Honda, Japan 35/31
4. Derbi, Spanien 6/6

Klasse 125 ccm
1. **Honda, Japan** 80/48
2. Suzuki, Japan 18/18
3. E. M. C., England 16/15
4. Bultaco, Spanien 9/9

Klasse 250 ccm
1. **Honda, Japan,** 72/48
2. Moto Guzzi, Italien 19/19
3. Moto Morini, Italien 18/18
4. Aermacchi, Italien 8/8

Klasse 350 ccm
1. **Honda, Japan** 40/32
2. MV Agusta, Italien 20/20
3. Jawa, CSSR, 19/13
4. AJS, England 11/11

Klasse 500 ccm
1. **MV Agusta, Italien** 48/40
2. Matchless, England, 37/34
3. Norton, England 39/28
4. Jawa, CSSR, 7/7

Klasse 500 ccm m.Seitenwag.
1. **BMW, Deutschland** 46
2. BSA, England 13
3. Matchless, England 4

Anmerkung: Wertungsmodus Fahrerwertung 8–6–4–3–2–1. In den Soloklassen 50, 125, 250 zählen die 6 besten Ergebnisse jedes Fahrers, in der 500 ccm Soloklasse und in der Gespannklasse die 5 besten Ergebnisse jedes Fahrers, in der 350 ccm Soloklasse die 4 besten Ergebnisse jedes Fahrers. Dieser Unterschied resultiert aus der verschieden großen Anzahl von Läufen für die betreffenden Klassen. In der Markenwertung erhält jeweils nur die bestplacierte Maschine jeder Marke in der jeweiligen Klasse die ihrer Placierung entsprechende Punkteziffer.
1 = Gr. Preis von Spanien (6. 5.), 2 = Gr. Preis von Frankreich (13. 5.), 3 = Engl. Tourist Trophy (4. bis 8. 6.), 4 = Gr. Preis von Holland (30. 6.), 5 = Gr. Preis von Belgien (8. 7.), 6 = Gr. Preis von Deutschland (West) (15. 7.), 7 = Gr. Preis von Ulster (11. 8.), 8 = Gr. Preis von Deutschland (Ost) (19. 8.), 9 = Gr. Preis der Nationen/ Italien (9. 9.), 10 = Gr. Preis von Finnland (23. 9.), 11= Gr. Preis von Argentinien (14. 10.).

Name und Wohnort	Fabrikat	Nürburgring 29. 4. 62	St. Wendel 20 5. 62	Solitude Gr. Pr. v. Deutschland 15. 7. 62	Freiburg Gr. Bergpreis von Deutschland 22. 7. 62	Gewertete Punkte Ges.	Gewertete Punkte Gew.
B. Deutsche Straßenmeisterschaft							
Kategorie A							
Klasse bis 50 ccm							
H. G. Anscheidt, Gerlingen	Kreidler	6	6	4	6	22	18
G. Thurow, Ratingen	Kreidler	3	3	3	—	9	0
W. Gedlich, Rüsselsheim	Kreidler	4	4	—	—	8	8
E. Degner, Dillingen	Suzuki	—	—	6	—	6	6
Klasse bis 125 ccm							
P. Eser, Augsburg	Bultaco	3	—	6	6	15	15
S. Lohmann, Bremen	Bultaco	4	4	—	3	11	11
X. Heiss, Augsburg	Rimi	—	6	—	—	6	6
M. Schneider, Augsburg	Rimi	6	—	—	—	6	6
Klasse bis 250 ccm							
G. Beer, Frankfurt	Honda	4	—	6	6	16	16
M. Schneider, Augsburg	NSU	3	6	4	4	17	14
J. Karrenberg, Düsseldorf	Adler	6	—	—	2	8	8
H. Butz, Aspisheim	NSU	—	—	3	3	6	6
Klasse bis 350 ccm							
A. Klaus, Augsburg	Norton	4	4	—	6	14	14
H. Butz, Aspisheim	Norton	6	6	—	—	12	12
K. Hoppe, Diekholzen	AJS	1	—	—	4	5	5
H. Föhr, Trier	AJS	—	2	—	3	5	5
Klasse bis 500 ccm							
E. Hiller, Brackwede	BMW	4	2	—	6	12	12
R. Gläser, Vienenburg	Norton	—	6	—	4	10	10
W. Scheimann, Bremen	Norton	6	—	—	3	9	9
K. Recktenwald, Winterbach	Norton	2	4	—	—	6	6
Kategorie B							
Klasse bis 500 ccm Seitenwagen							
Deubel/Hörner, Mühlenau	BMW	6	6	6	6	24	18
Kölle/Hess, Sindelfingen	BMW	4	3	—	4	11	11
Butscher/Butscher, Riedlingen	BMW	3	4	2	—	9	9
Auerbacher/Dein, Bd. Wörishofen	BMW	—	—	3	3	6	6

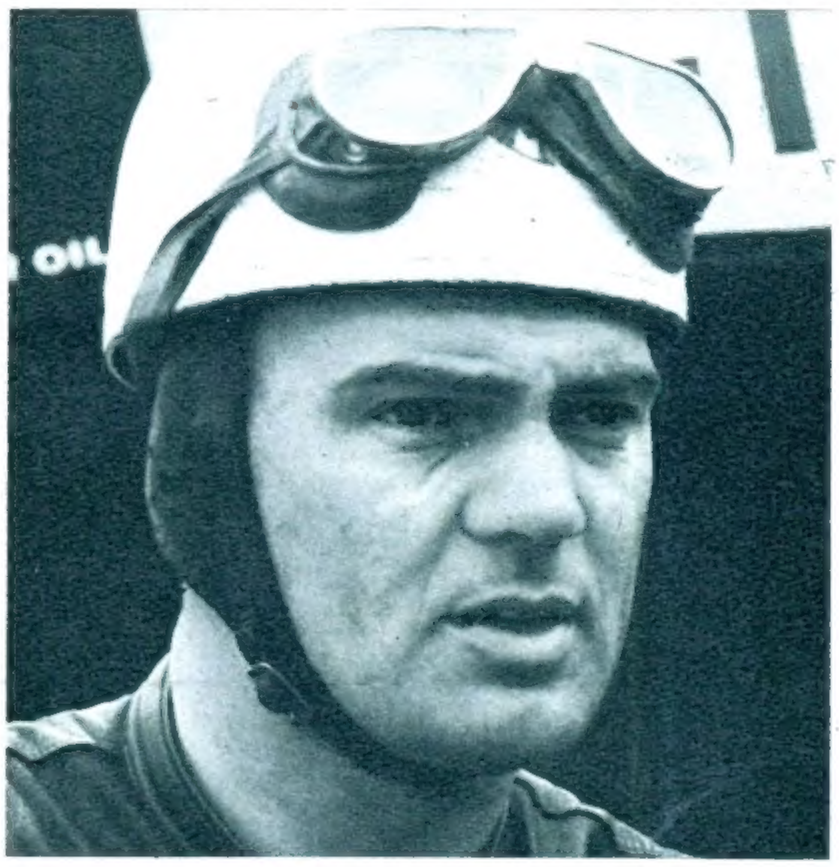
Wertungsmodus: 6–4–3–2–1. Für die Meisterschaft zählen die 3 besten Ergebnisse eines jeden Fahrers.

Verlag und Vertrieb: Bahr KG, Nürnberg 2, Telefon 5 45 90. — Herausgeber und Gesamtgestaltung Gerhard Bahr.
Mitarbeiter Text: Max Mahl. — Bildnachweis: Bahr-Presse-Bild, Horst Müller, Leica-Studio Wörner.
Rotations-Tiefdruck: Herget-Druck, Stuttgart. Auflage: 60 500. — Printed in Germany.

Den toten Sportkameraden zum Gedenken

Vor mir liegt die Großaufnahme eines jungen, talentierten Motorrad-Rennfahrers aus der Nachwuchs-Generation. Flachgepreßt auf den Tank seiner Maschine, den Kopf hinter dem Windschutzschild verdeckt, Ellbogen und Knie angezogen an den Körper so schießt er mit einem tollkühnen Luftsprung über eine Bodenwelle des Rennkurses von Caldwell, seine Aer-Macchi meisterhaft in der Hand. Sein Name: Stuart Graham. Sohn des berühmten Motorrad-Weltmeisters von 1949, Leslie Graham, der 1953 in der Senior-TT bei einem 240 km/h-Sturz am Bray Hill auf der Vierzylinder MV Agusta tödlich verunglückte. An diesem schwarzen Freitag stand ich in den Grand Stands oberhalb Douglas, als die Nachricht vom Todessturz des großen Fahrers wie ein Peitschenhieb in die Zuschauermenge knallte, und ich sah, wie eine Frau mit einem kleinen Jungen an der Hand von besorgten Freunden hinter die Tribünen geführt wurde, um zum Sankt Ninians Hospital gefahren zu werden. Es war Frau Graham und der junge Stuart, Leslies rennbegeisterte Sohn. In dieser traurigen Stunde dachte ich, niemals mehr einen von den Grahams bei einem Rennen, geschweige denn auf einer Rennmaschine, zu sehen zu bekommen, denn wer so vom Schicksalsschlag betroffen wurde, mußte doch für immer jeglichem Motorsport entsagen.

Trotzdem: Leslie Grahams Sohn ist Motorrad-Rennfahrer geworden wie sein Vater. Es hat ihn hingezogen zu diesem gefährlichen und doch so schönen, mitreißenden Sport. Wenn man ihn so fahren sieht, meint man unwillkürlich, den Weltmeister selbst im Sattel sitzen zu sehen, denn im Fahrstil und in der Sitzposition gleicht Stuart Graham unverkennbar seinem unvergessenen Vater. Gleiche Veranlagungen, gleichgeartete Interessen, die gleiche Begeisterung für das Rennfahren! Wer diesen Virus der Rennbegeisterung, der Einsatzbereitschaft für schnelle Motoren im Blute hat, sieht nicht die schwarzen Schatten, die sich hinter dem Geschehen auf allen Rennstrecken der Welt Jahr für Jahr türmen. Die Augen sind nur auf ein Ziel gerichtet, das Erfolg und Sieg heißt, das Herz ist dem grandiosen Geschehen verschrieben, wie es sich auf allen Pisten zu allen Zeiten ergibt und die Sinne befehlen, dabei zu sein bei den Kämpfen der Motorräder, der Sport- und Rennwagen. Wie hätte sonst ein Alberto Ascari seinem Vater Antonio folgen können, ein John Campbell seinem Vater Sir Malcolm Campbell? Aber es braucht nicht einmal der engsten familiären Bande, damit den Generationen der toten Rennfahrer eine Garde junger Kämpfer gleicher Veranlagung und Einsatzbereitschaft unerschöpflich nachwächst. Keiner, der sich heute dem Mortorsport verschrieben hat oder es morgen zu tun gedenkt, hat nicht schon einen guten Freund, einen treuen Sportkameraden, ein großes Vorbild, einen Favoriten seiner Begeisterung in diesem harten Ringen um die vollendete Beherrschung der jagenden Maschinen und Wagen verloren und ist doch gewillt, den hohen Einsatz um des Dabeiseins, um des eigenen Erlebens willen zu wagen.



Bob McIntyre

Wenn man die Gedenktafel für die Toten des Motorsportjahres 1962 überliest, wenn einem Namen wie Libero Liberati, Ron Flockhart, Dennis Taylor, Tom Phillis, Bob McIntyre, Jean Bonnet, Marcello de Lucca di Lizzano, Horst Becker, Paul Armagnac, Henri Oreiller, Hermann Kühne, Federico Cook, Ricardo Rodriguez und alle der vielen anderen vor die Augen kommen, die nun nicht mehr dabei sind im großen Renngeschehen, dann müßte man glauben, die Lebenden, die aktiven Fahrer, die Freunde und die Rennsport-Enthusiasten müßten sich mit Schauder von der Bühne der Wirklichkeit abwenden und dem Motorsport Valet sagen. Doch die Rennen gehen weiter, der Motorsport zieht weiterhin seine Menschen in den Bann. Kann man diese nie nachlassende Aktivität der Lebenden als Frivolität und leichtfertige Negierung aller Warnungen bezeichnen? Ich glaube nicht, denn kämpferischen Menschen ist der Glaube an die glückliche Erfüllung der selbst gestellten Aufgabe, der Bezwingung gefahrvoller Unternehmungen, mehr zu eigen als das Verharren in Untätigkeit und dumpfer Verwirrung angesichts des Todes, der hier und da und dort so unerfindlich und plötzlich zuschlägt. So wollen und werden dann die Lebenden, die Rennfahrer von heute und morgen, ihren Einsatz trotzdem wagen, weil sie einfach die Berufung zum Fahren und Bewähren in sich fühlen. Nicht zuletzt wollen sie damit die Geschichte des Motorsportes fortsetzen, die ihnen ihre toten Freunde mit vorgezeichnet haben. Das Vermächtnis der toten Sportkameraden kennt nur die eine Erfüllung: Weitermachen — sie, die Besten und Tapfersten wären ansonsten sinnlos gestorben!

Max Mahl

Die Unvergessenen dieses Jahres

Libero Liberati, Italien. Motorrad-Rennfahrer und Weltmeister 1957 auf Gilera 500; im März 1962 bei Probefahrten auf der Straße tödlich verunglückt.

Ron Flockhart, England. Auto-Rennfahrer und Gewinner der 24 Stunden von Le Mans; am 12. 4. in Australien bei Flugzeugabsturz ums Leben gekommen.

Heinz Starke, Siegen. Formel-Junior-Fahrer; am 27. 5. in Mettet/Belgien bei einer Kollision tödliche Sturzverletzungen.

Dennis Taylor, England. Formel-Junior-Fahrer; am 3. 6. beim Monte-Carlo-Formel-Junior-Rennen tödlich verunglückt.

Tom Phillis, Australien. Motorrad-Rennfahrer und Weltmeister auf Honda 125; bei der Junior-TT am 6. 6. tödliche Sturzverletzungen.

Willy Walb, Stuttgart. Ehemaliger Mercedes- und Auto-Union-Rennfahrer und Rennleiter; am 27. 6. im Alter von 73 Jahren verstorben.

Paul Höhn und Peter Raether, Deutschland. Motorradgespann-Team; am 1. 7. beim Sandbahnrennen in Osnabrück bei einer Kollision tödliche Verletzungen.

Rolf F. Goetze, Burscheid. Früherer Sportwagenfahrer auf Porsche, Motorbootsportler und Halter zahlreicher Motorboot-Weltrekorde; am 14. 7. beim Flugzeugunglück in der Schweiz tödlich verunglückt, zusammen mit der bekannten Motorbootsportlerin Sigrid Knuppen.

Robert (Bob) McGregor McIntyre, Schottland. Motorrad-Rennfahrer und Vizeweltmeister 1962 auf Honda 250, Halter des Stundenweltrekordes auf Gilera; den am 6. 8. beim Oulton-Park-Rennen zugezogenen Sturzverletzungen am 15. 8. erlegen.

Don Davis, USA. Auto-Rennfahrer; beim Indianapolis-500-Meilen-Rennen am 8. 8. tödliche Verletzungen zugezogen.

Jean Bonnet, Frankreich. Auto-Rennfahrer; am 19. 8. beim Großen Mittelmeer-Preis auf Sizilien tödlich verunglückt.

Graham Walker, England. Ehemaliger Motorrad-Rennfahrer und Europameister, bekannter Motorfachjournalist und Sportsprecher; am 7. 9. im Alter von 66 Jahren nach Operation verstorben.

Henri Oreiller, Frankreich. Sportwagen- und Rallye-Fahrer, 1948 Olympia-Sieger im Ski-Abfahrtslauf und Ski-Weltmeister; am 7. 10. auf der Monthléry-Bahn beim Pokalrennen zum Pariser Salon tödlich gestürzt.

Hermann Kühne, Moers. Sportwagen- und Rallye-Fahrer, zweifacher deutscher Rallye-Meister; am 25. 10. beim Großen Straßenpreis von Argentinien tödliche Sturzverletzungen nach Kollision seines Wagens mit streunenden Ziegen.

José Alberto Ansalo, Argentinien. Wagenfahrer; beim Großen Straßenpreis von Argentinien tödlich verunglückt.

Orlando Boschi, Argentinien. Beim Großen Straßenpreis von Argentinien als Beifahrer von Carlos Iberra tödlich verunglückt.

Federico Cook, Argentinien. Wagenfahrer; beim Großen Straßenpreis von Argentinien schwere Sturzverletzungen mit tödlicher Folge.

Ricardo Rodriguez, Mexiko. Formel-I- und Sportwagenfahrer, 1962 im Ferrari-Werksteam; beim Großen Preis von Mexiko am 4. 11. im Training tödlich gestürzt.

Giuseppe Sciacchitano, Italien. Wagenfahrer; am 7. 11. bei einem Wagenrennen in Sizilien tödlich verunglückt.

Arthur (Digger) Simcock, Australien. Ehemaliger Motorrad-Rennfahrer und TT-Sieger. In England Ende November im Alter von 55 Jahren einem Herzschlag erlegen.

SABA

SABAVISION

Zeilenfreies Fernsehen

Eine bahnbrechende Erfindung hat die Zeilen vom Bildschirm verbannt: SABAVISION - das zeilenfreie Fernsehen.